U-Boot-Abenteuer im Sperrgebiet

von K. E. Selow-Serman



U-Boot-Abenteuer im Sperrgebiet



U-Boot-Abenteuer im Sperrgebiet

Von

K. E. Selow-Serman



Druck und Verlag August Scherl G. m. b. H.
Berlin

PRINTED IN GERMANY

Inhalt

Die U-Bootsfalle

„Nu will ick dir aber mal wat verklaren. Hör bloß mit din dammeligen Quatschen up, sonst hang ick di mol fif Minuten öwer Bord. Du bist ja'n gräsigen Kirl", schnauzt der Obermatrose Tönjes den Matrosen Lehmann aus Berlin an, der seine erste Fahrt auf „U 217" macht; trotzdem spinnt er ein Seemannsgarn, als hätte er jahrelang schon nichts anderes getan als im Sperrgebiet ein Schiff nach dem anderen versenkt.

Seit einigen Tagen liegt das Boot auf der südlichen Anmarschstraße zur Irischen See auf Lauer. Mehrere Schiffe sind ihm bereits zum Opfer gefallen. Gegen schweren Nordwestwind war „U 217" von Helgoland ausgelaufen und hatte seinen Weg mühsam nordwärts um Schottland herum genommen. Oft schien es, als ob es überhaupt nicht weiterginge, so schwer haute das kleine Fahrzeug in die See ein. Wachoffizier und Rudergänger mußten mit Leinen festgebunden werden, um nicht durch die unablässig über den Turm hinweg jagenden schweren Brecher über Bord gerissen zu werden. Jeden Augenblick zitterte das ganze Boot unter dem krachenden Aufschlagen

der Tiefenruder. An einigen Stellen platzten Nieten los, das Geländer verbog sich, ein Stück der Beplattung hatte sich bereits losgearbeitet.

Und erst im Innern! Den Leuten war es fast unmöglich, den tollen Bewegungen ihres Fahrzeuges zu folgen. Wieder und wieder stand der Kommandant vor der Überlegung, zu tauchen, um dem Geschüttle und Geschlingere durch Aufsuchen der ruhigeren Tiefe zu entgehen. Der elektrische Antrieb aber ist kostbar. Vor einigen Tagen erst hatte Deutschland die Gewässer rings um England als Sperrgebiet erklärt, wer konnte wissen, welche Gegenmaßregeln die Engländer ergriffen hatten. Jeder Augenblick konnte das Tauchen für unbestimmt lange Zeit erfordern; da hieß es, die elektrische Kraft voll aufgespeichert zu halten.

Als hätte die deutsche Bekanntmachung die See reingefegt, so zeigt sich kein Schiff in der weiten Nordsee. Selbst die so gewinntüchtigen Norweger sind verschwunden; anscheinend brauchen sie noch Zeit zur Überlegung, wie sie sich möglichst ungefährdet nach England durchschleichen können. Noch vor wenigen Wochen — kaum vierzehn Tage sind es — bei der Rückkehr von der letzten Fahrt, sah es hier etwas anders aus. Kein Tag verging, der nicht mehrere Rauchfahnen oder die hellen Segel skandinavischer Schiffe in Sicht brachte, — jetzt sind selbst die Fischer verschwunden. Wie ausgestorben liegt die See, als wenn sie ausschließlich nur den deutschen U-Booten und den Möwen gehörte. So weit das Auge auch zu blicken vermag, überall heben sich die schweren grünlichglä-

fernen Wellenberge aus der See, weißer Gischt züngelt herauf, krachend brechen sie in das Tal hinab. Tagelang. Immer das gleiche, eintönige und doch so gewaltige Bild. Bis endlich „U 217" zwischen den Shetlandsinseln und der Nordküste von Schottland steht.

Hier scheint besseres Wetter zu kommen. Zusehends verschwindet der Gischt, der Seegang nimmt ab. Die ersten feindlichen Streitkräfte werden gesichtet: einige Fischdampfer, die als Bewachungsfahrzeuge ihren so unangenehmen Dienst versehen. Ein unbemerktes Vorbeikommen über Wasser ist unmöglich. So wird hier also zum erstenmal getaucht, um das Gejagtwerden zu vermeiden; würden die Kerle drüben doch sofort die Anwesenheit deutscher U-Boote melden und ihnen einige Zerstörer auf den Hals hetzen.

In der Nacht wird die Straße zwischen den Orkneys und Shetlandsinseln passiert. An Backbord tauchen in der Ferne einige Lichter, anscheinend Leuchtfeuer, auf. Stunden später, im Grauen des anbrechenden Morgens, liegt das Boot auf südlichem Kurs und strebt dem ihm zugewiesenen Operationsfelde, der nördlichen Biscaya und dem Westausgang des Kanals, zu.

Trotzdem die lange Dünung des Atlantik noch ziemlich hoch läuft, ist hier doch ein erträgliches Fahren. Zwar ist das Deck selbst noch nicht begehbar, auf dem Turm aber läßt es sich schon aushalten. Auch die unangenehme Kälte ist weicheren, aus Süden wehenden

Winden gewichen. Seit die Südküste Irlands querab liegt, ist dann auch die See so ruhig geworden, daß die dienstfreie Mannschaft sich an Oberdeck gründlich auslüften kann.

Im Schutz des Turmes hocken sie dicht aneinandergedrängt, und Orje Lehmann, der Berliner Flunki, wie er nach wenigen Tagen schon genannt wird, erzählt. Wie er einen ungeheuren Cunarder nach dem andern versenkte, einen voll beladenen Munitionsdampfer gegen den Himmel fliegen machte, dann wieder schildert er in glühenden Farben den Untergang eines Transportdampfers und berichtet, wie Tausende von Khakimännern im Wasser herumkrabbelten, bis er schließlich mit einem wohlgezielten Torpedoschuß ein englisches Großkampfschiff erledigt. Grade aber als es kieloben wegsacken will, wird er in gröblicher Weise von Tönjes unterbrochen.

Seit zehn Minuten schon, während die Khakimänner nach Lehmanns Schilderung in rechts abmarschierenden Sektionskolonnen den Weg nach unten antreten, kribbelt es dem in den Fingern. Als dann aber schließlich der englische Überdreadnought sich in seine Bestandteile auflöst, legt er zornentbrannt los. Von allen Seiten wird der unglückliche Lehmann mit den liebevollsten Bezeichnungen zugedeckt. Während er noch überlegt, wie er sich am schleunigsten verdrücken könnte, kommt schon die Erlösung in Form einer dicken Rauchwolke, die soeben vom Turm gemeldet wird. Im Westen, eben über der Kimm, taucht die dunkle Fahne auf.

Im Nu springt die Gesellschaft, die sich im Schutze des Turmes recht wohl gefühlt hatte, hoch und starrt nach der angegebenen Richtung. Die Gläser des Brückenpersonals haben das Fahrzeug, dessen Masten soeben über der Kimm erscheinen, erfaßt und lassen es nicht mehr aus dem Gesichtsfeld. Der Wachoffizier ist auf das Brückengeländer geklettert, um einen möglichst hoch gelegenen Ausblick zu haben.

„Melden Sie dem Kommandanten: „In West-Südwest ein Dampfer, der auf uns zuhält. Anscheinend ein Frachtdampfer; hohe Aufbauten fehlen."

Noch ist das letzte Wort nicht verhallt, als der Kommandant, der in seinem Raum bereits gehört hat, daß ein Schiff in Sicht sei, aus dem Turmluk heraufkommt.

Es ist zwei Uhr nachmittags. Die Strahlen der Februarsonne, die nahezu über dem Dampfer steht, lassen die Umrisse des Schiffes, das sich nur langsam über die Kimm heraufschiebt, vorläufig undeutlich erkennen. Ein breiter Schiffsrumpf nur, mit ungewöhnlich niedrigem Schornstein und ebenso niedrigem Mast sind auszumachen.

„Das scheint ja ein ganz besonderer Vogel zu sein", wendet sich der Kommandant an seinen Offizier, der bei dem schlingernden Boot einen nicht gerade leichten Stand auf dem Geländer hat, „den wollen wir uns doch etwas von der Seite besehen."

Mit großer Fahrt läuft „U 217" ab, bis die Umrisse des Dampfers klar hervortreten. Ein Tankdampfer von ungefähr 3000 Tonnen. Fast am Heck steht der Schornstein, davor der weiße Aufbau der

Brücke. Drei Viertel des Schiffes liegen vor den Kesseln. In riesigen Tanks bergen sie das für die englische Flotte so kostbare Heizöl.

Die Nationalität des Schiffes ist auf die fast sieben Seemeilen betragende Entfernung noch nicht zu erkennen. Schließlich ist das aber auch ganz gleichgiltig. Der Bursche drüben führt unbedingt Bannware an Bord und befindet sich zudem hier im Sperrgebiet. Lange, viel zu lange für die U-Boot-Leute, die sich mit jedem bewaffneten feindlichen Schiff herumschlagen mußten, hat es ja gedauert, bis die deutsche Regierung sich endlich entschloß, die ihr zu Gebote stehenden Seekriegsmittel uneingeschränkt anzuwenden. Der Verlust dieses Schiffes muß von den Engländern noch bitterer empfunden werden als jede andere nach ihren Häfen bestimmte Ladung. Schon vor Beginn des Krieges ist die englische Admiralität immer mehr zur Ölfeuerung übergegangen. Die Linienschiffe der Queen-Elizabeth-Klasse, die neuesten Schlachtkreuzer, Dutzende von kleinen Kreuzern und Zerstörern sind für reine Ölfeuerung eingerichtet. Fast vierzehn Tage könnten ihre neuesten Kreuzer und Zerstörer mit dem Brennstoff fahren, der dort herangeschleppt wird.

Es ist nicht ausgeschlossen, daß er ein Geschütz führt; muß doch die englische Admiralität trachten, sich diese Schiffsklasse, an der ohnedies großer Mangel herrscht, möglichst zu bewahren. Also Vorsicht!

Tiefbeladen zieht der Tankdampfer ahnungslos seinen Kurs nach England zu. Etwa sechstausend

Meter noch sind die beiden Fahrzeuge voneinander entfernt, als auf „U 217" ein Feuerstrahl aufblitzt. Weißlicher Pulverdampf zieht seitwärts, Sekunden später schlägt direkt vor dem Bug des Engländers die Granate ein. Eine zweite heult dicht über die Brücke hinweg. Das genügt. Der Kapitän scheint nicht so harthörig wieso manche seiner Landsleute zu sein. Er stoppt unverzüglich, zischend strömt weißer Dampf aus der Vorkante des Schornsteinrandes. Zwei Boote werden gefiert, stoßen ab und rudern hastig nordwärts der irischen Südküste zu, die sich wie ein dunkler Strich aus der See hebt. Anscheinend von seiner Besatzung völlig verlassen, liegt der Dampfer leicht schlingernd in der Dünung.

In dieser Gegend aber ist äußerste Vorsicht am Platze. Zu oft schon hat englische Hinterlist, auf die Harmlosigkeit der Deutschen rechnend, die meuchlerischsten Überfälle gewagt. Traue einer dieser Bande!

Getaucht kommt „U 217" heran. Durch das Sehrohr wird der Bursche von allen Seiten beäugt. Kein Geschütz ist zu sehen, kein Lebewesen scheint an Bord; nur in tausend Meter Entfernung etwa die beiden Boote, die schleunigst dem Land zustreben. Um das Schicksal des Schiffes scheint sich kein Mensch drüben bekümmern zu wollen.

Zwischen der Besatzung, die sich immer weiter entfernt, und dem Schiff taucht „U 217" auf. Eben gibt der Kommandant den Befehl: „Sprenggruppe klarmachen", als schmetternd an vier Stellen gleichzeitig auf dem harmlosen Tankdampfer die Reling außen

bords herunterschlägt. Unmittelbar darauf spritzen aus den Öffnungen Feuerstrahlen auf, krachend fegen die Granaten heran . . . in Turm und Oberdeck. U-Bootsfalle.

Instinktiv fast gellt schon beim Herunterklappen der Reling der Ruf „Schnelltauchen" in die Zentrale, und mit einem Satz springen die auf der Brücke Befindlichen durch den Lukdeckel in das Boot . . . Mit dumpfem Schlage klappt er zu, Sekunden darauf steckt „U 217" die Nase weg. Noch einige Treffer dröhnen gegen die gepanzerte Turmwand, dann schließt sich das Wasser über dem Boot, zwölf Meter. In Sicherheit!

Hier können ihm die kleinkalibrigen Granaten der U-Bootsfalle nicht mehr gefährlich werden. Tatsächlich verstummt der Lärm der berstenden Granaten. Kaum aber ist das beruhigende Gefühl des Geborgenseins eingetreten, als ein Krach, wie wenn ein schwerer Hammer dröhnend gegen Eisen schlägt, und unmittelbar darauf ein zweiter an der Bordwand erklingt. Das Licht erlischt, einzelne Leute stürzen zu Boden und werden wirr durcheinander geschüttelt. Kommandos gellen durch die Räume, die in tiefem Dunkel liegen. Unverzüglich aber haben die Leute sich aufgerappelt und ihre Tauchstation eingenommen. Schon flammt auch der Schein der Reservebeleuchtung auf.

„Beschädigungen melden!"

An einigen Stellen werden Wassereinbrüche von Schußlöchern, die durch Granatsplitter verursacht sind,

gemeldet; bedeutend unangenehmer aber sind die Störungen, die durch die Wasserbomben entstanden sind. Die beiden Boote müssen sofort, nachdem die Falle das Feuer eröffnete, verabredungsgemäß umgekehrt sein und zwei Bomben geschleudert haben. Die Akkumulatoren haben gelitten; besonders gefährlich scheint, daß die Tiefensteuerung nicht mehr einwandfrei arbeitet. Durch Gegenmaßnahmen, die so oft geübt sind, versucht die Besatzung das Boot unten zu halten — umsonst. Von Sekunde zu Sekunde wächst die Gefahr. . . . Es heißt hinauf um jeden Preis . . . Zum Glück können die Tanks ausgeblasen werden.

In zweitausendfünfhundert Meter Entfernung von der U-Bootsfalle stößt der Turm über die Oberfläche empor. Im gleichen Augenblick aber fegen auch schon wieder die englischen Granaten ringsherum. Tauchen ist nicht mehr möglich, es heißt das Artilleriegefecht aufnehmen, den Kampf bis zum bitteren Ende auskämpfen.

Die Geschütze sind besetzt. Kaum ist die Entfernung eingestellt, als jetzt auch von „U 217" die ersten Geschosse hinübersausen und berstend einschlagen. Die Dieselmotoren arbeiten einwandfrei. Um sich möglichst aus dem Bereich der feindlichen Granaten zu bringen, läuft das Boot ab und vergrößert die Entfernung zwischen sich und dem Feinde.

Hinüber und herüber fegen die Geschosse. Der Dampfer trifft das verhältnismäßig kleine Ziel nicht mehr, um so besser aber funken die beiden Nummern

Eins an den Geschützen in die hochragenden Bordwände hinein. Drüben muß es schon böse aussehen.

Während an Oberdeck ununterbrochen die Verschlüsse klirren und die Schüsse schnell aufeinander folgen, sind im Innern alle Hände fieberhaft tätig, die Schäden nach Möglichkeit zu beseitigen; das Dringendste ist das Dichten des Turmes, um die Zentrale, die durch Geschoßtreffer und die Wasserbomben am schwersten gelitten hat, wieder instand zu setzen. Tatsächlich gelingt es den vereinten Kräften auch, den Turm mit Bordmitteln wenigstens notdürftig abzudichten. Dann werden die übrigen Gefechtsstörungen je nach ihrer Wichtigkeit und soweit es hier eben angängig ist, beseitigt. Glücklicherweise ist von der Mannschaft niemand ausgefallen. Die glänzende Durchbildung der ganzen Besatzung macht sich bei dieser Arbeit geltend. Jeder weiß, daß es ums Leben geht, daß von der zuverlässigen Arbeit des Einzelnen das Schicksal des Bootes und damit sein eigenes abhängt. Nirgends eine Überstürzung oder ängstliches Hasten.

Etwa fünfzig Hektometer liegt der Tankdampfer ab, immer noch im Feuer des Bootes, das er mit seinen Geschützen aber nicht mehr erreichen kann, als plötzlich von Steuerbord Feuer auf „U 217" eröffnet wird. Ein neuer Feind!

Durch den Kanonendonner herbeigelockt, kommt ein Kleiner Kreuzer heran. Durch die beiden Schornsteine und die niedrige Form der Aufbauten entpuppt er sich als einer der während des Krieges neu erbauten

Zerstörer der Foxglove-Klasse, ein Gegner, der deutschen U-Booten nicht ganz ungewohnt ist. Schon mehrere dieser Gattung haben daran glauben müssen. An Geschwindigkeit ist er den über Wasser fahrenden Booten nicht überlegen, bedeutend gefährlicher aber ist die Zahl seiner Geschütze. Allerdings scheint es mit seinen Schmeißbüchsen nicht weit her zu sein. Immer näher an ihn heran rücken die Geschoßaufschläge des U-Bootes. Durch Zickzackfahren versucht er auszuweichen . . . umsonst. Schmetternd schlagen zwei Granaten bei ihm ein. Die Sache wird brenzlich, er bringt sich aus dem Bereich der gefährlichen Geschütze.

Mit Südkurs fährt „U 217" weiter. Allmählich kommt die U-Bootsfalle aus Sicht. Leider kann ihr und ihrer Besatzung der so reichlich verdiente Lohn nicht mehr werden. Eine Genugtuung aber haben die Deutschen: viel von der kostbaren Ladung bringen die nicht heim. Ununterbrochen strömt das Heizöl aus den zahlreichen Schußlöchern, und der Weg bis zum Hafen ist weit.

Tiefer sinkt im Westen die Sonne. Der Foxglove-Kreuzer hat dem U-Boot nachgedreht und kommt wieder heran. Scheint britischem Seemannsdünkel das klägliche Ausrücken vor dem kleinen Gegner doch zu jämmerlich? Freilich, die Deutschen sind auf der Hut. Auf siebzig Hektometer eröffnet der Engländer das Feuer . . . er trifft nicht. Nach wenigen Minuten aber sitzt bei ihm ein deutscher Einschlag. Er hat genug. Schleunigst dreht er ab, gibt die Verfolgung

auf und kommt mit einbrechender Dunkelheit aus Sicht.

Fast sechs Stunden hat die Besatzung ununterbrochen gearbeitet, an Erholung aber ist vorläufig nicht zu denken. Jetzt heißt es, das Boot unbelästigt vom Gegner so weit herzurichten, daß es wieder tauchfähig wird und den Marsch nach der Heimat, der durch die feindlichen Linien führt, antreten kann.

Tiefdunkel liegt die Nacht über dem Meere. Weitab nordwärts wischen Lichtstrahlen über die See. In regelmäßigem Abstand leuchten sie auf, verschwinden. Feindesland!

Kaum zwanzig Seemeilen ab stampft das kleine deutsche Boot gegen die lange Dünung des Ozeans an. Kein Lichtschimmer dringt nach außen, nichts verrät, daß hier deutsche Seeleute mit zusammengebissenen Zähnen arbeiten. Ein Wille nur beseelt sie alle: Der Morgen muß sie klar finden zu neuem Kampf.

Die Minenpest

„Mersey pilotboat just ahead!"

„Aye."

„Steamer or sailorboat?"

„Steamer!"

Seit neun Tagen fast hetzt der White Star-Dampfer „Cymric", dreizehntausend Tonnen, mit höchster Geschwindigkeit über den Atlantik. Seit Narraganset Feuerschiff achteraus aus Sicht kam, ist die Stimmung an Bord ziemlich unruhig geworden. Im Hafen selbst war es freilich anders. Im Gegensatz zu früheren Friedensfahrten hatte das Löschen keine Mühe verursacht; hatte die „Cymric" doch mangels jeder Ladung in Ballast nach Amerika gehen müssen. Kaum aber hatte das Schiff in New York am Pier festgemacht, als auch schon polternd der erste Eisenbahnzug heranbrauste. Und noch waren die Stellinge nicht ausgefahren, da neigten die Nocken der Ladebäume sich schon über die Waggons, und stählerne Läufer heißten die Ladung.

Tag und Nacht ratterten die Dampfwinden, verschwand Kiste um Kiste in den ungeheuren Laderäumen. Ein Heer von weißen, schwarzen und gelben

Schauerleuten wimmelte durcheinander und hastete in schwerer Arbeit, bis die Muskelkraft verbraucht war und die nächste Schicht sie ablöste. Viele Tausende Granaten jeder Art, von der kleinen 3,7 Zentimeter der Maschinenkanone bis hinauf zur wuchtigen Stahllast des 38,5 Zentimeter-Schiffsgeschützes, rollten heran. Millionen Patronen verschwanden im Innern, Gewehre, Maschinengewehre, dann wieder Geschützrohre, Lafetten, Lederzeug, Stacheldrahtrollen, kurz Material genug, um mehrere Armeekorps für eine große Schlacht reichlich zu versorgen. Immer tiefer tauchte der riesige Schiffskörper in das schmutzige Hafenwasser des Hudson, längst war die Ladelinie erreicht; noch mehr aber wurde hineingepackt, bis die Schwimmfähigkeit diesem Beginnen ein Ziel setzte.

Der unangenehmste Teil der Last wurde schließlich an Oberdeck verstaut: Stahlcylinder mit hochexplosiven Sprengstoffen und Säuren, deren Dämpfe dazu bestimmt sind, den Gegner zu töten. Jetzt erst wurde der Besatzung klar, welch' unangenehme Fracht sie an Bord hatte. Noch aber lag die „Cymric“ sicher vertäut am Pier des befreundeten Amerikas, bestand keine Gefahr für das Schiff. Ein Heer von Geheimpolizisten sorgte an Land durch schärfste Überwachung dafür, daß keiner von diesen damned Germans, denen alles zuzutrauen war, eine Höllenmaschine an Bord schmuggelte. So ganz ohne war die Geschichte ja nicht.

Bis es so weit war. Die Luks wurden geschlossen, das Schiff machte „Dampf auf in allen Kesseln“; Schleppdampfer kamen längsseit, die Festmacheleinen

wurden losgeworfen, und es ging den Hudson abwärts. Die Liberty Statue blieb achteraus zurück, im beginnenden Dunkel verschwand an Backbord Sandy Hook, bis schließlich das letzte Seezeichen, die drei Lichter des Narraganset Feuerschiff, durch die Nacht herüberleuchteten.

Das Rennen um Tod und Leben begann. Kein Mann an Bord, dem jetzt, wo alles von der Aufmerksamkeit der Ausguckleute und der Treffsicherheit der Kanoniere abhing, nicht die furchtbare Gefahr klar zum Bewußtsein kam. Kein Teufel hätte sie auf diesen unheimlichen Pott gebracht, wenn die Heuer nicht gar so lockend wäre und die englischen Hafenbehörden jeden ins Gefängnis steckten, der sich weigerte auf seinem Schiff zu bleiben. Ein Glück nur, daß es beim Barkeeper in der Freizeit einen ordentlichen Schlag Whisky gab, mit dem sich das Unbehagen, das sich von Tag zu Tag steigerte, verscheuchen und vergessen ließ. Konnte nicht jeden Augenblick einer dieser german Submarines, die zur Hölle gehen mochten, schon hier auftauchen? Zuzutrauen war ihnen alles. Was die Zeitungen in London von der Wirksamkeit der englischen Abwehr faselten, das war gut für alte Weiber, ein englischer Seemann aber weiß selbst nur zu genau, wie es damit in Wirklichkeit bestellt ist.

Aber es ging gut. Kein Sehrohr weit und breit, keine Blasenbahn kam auf die „Cymric" zu, um ihr die Rippen aufzureißen. Fünf Tage lang, in denen der englische Munitionsdampfer mit höchster Fahrt auf gradem Kurs über den Ozean fegte.

Sperrgebiet! Nun erst wurde die Sache äußerst brenzlich. Mit dem Flaggenschwindel, der so erfolgreich betrieben worden war, ging es hier ebenso wenig, wie mit dem Schutzamerikaner, wenn es auch nur ein dreckiger Neger sein mochte. Der ganze Betrieb stand im Zeichen der wahnwitzigen Furcht vor den deutschen U-Booten, jeder Blick erinnerte daran, jeder Befehl des Captains brachte die Gefahr erst recht zum Bewußtsein.

Seit Stunden schon fuhr die „Cymric“ einen Kurs, der dem eines flüchtigen Hasen weit mehr ähnelte, als der stolzen Fahrt eines britischen Transatlanters. Die Boote waren ausgeschwungen, Schwimmwesten überall zum Greifen klar, die Geschütze geladen, alle Schotten geschlossen, der Ausguck doppelt und dreifach besetzt. Was nützte das! Mehr und mehr arbeiteten diese verd...... Nerven, die ein englischer Seemann früher doch höchstens dem Namen nach kannte. Unter Deck getraute sich keiner mehr so recht, manchen Mann des Maschinenpersonals hielt nur die Angst vor dem Krummgeschlossenwerden in Heizraum und Bunkern. Ruhe? Kein Auge kannte sie. Übernächtig ging es wieder in den Ausguck, an die Arbeit, auf den Posten ... ohne Unterbrechung. Kannte doch der Feind keine Schonung, keine Erholung auch für sich selbst. Zu jeder Tages- und Nachtzeit konnten irgendwoher, hinter einem Wellenberg die Granaten heranfegen, der furchtbare Schaumstreifen auftauchen. Und sah man ihn, dann war es zu spät . . .

Nachts hieß es abgeblendet fahren, daß auch nicht

der geringste Lichtschein nach außen drang. Jeden Augenblick stolperte man durch die Gänge und an Deck herum, bis dann endlich, endlich die englischen Vorpostenlinien achteraus lagen und es durch den Nordkanal in die Irische See ging. Tage! Jahre schien die Fahrt gedauert zu haben.

In Sicherheit!

Das Unterscheidungssignal flattert im Winde aus, als der White Star Liner querab von der Signalstation Isle of Man steht, und der Marconi funkt nach Liverpool die Zeit der Ankunft, um alles zum Einlaufen und Vertäuen klarzumachen.

Früh am Morgen war die Isle of Man passiert. Der Nachmittag ist bereits angebrochen, als vom Ausguck der Ruf ertönt: „Mersey Lotsenboot in Sicht."

Schon von weitem an der ungewöhnlich hohen Stange des vorderen Mastes mit der gesetzlichen Lotsenflagge kenntlich, liegt das kleine weiße Fahrzeug eine halbe Stunde später längsseit des gestoppten Riesen, und der Lotse steigt an der Jakobsleiter an Deck und auf die Brücke, wo ihn der Kapitän mit einem erleichterten Aufatmen begrüßt. Hier droht sicherlich keine Gefahr mehr. Zwei Stunden noch und die „Cymric" liegt im Hafen von Liverpool. Was jetzt noch kommen kann, ist nur angenehm. Er sieht sich bereits im Kontor seiner Reederei, hört im Geiste anerkennende Worte und steckt schmunzelnd die weißen, so schön knisternden Pfundnoten ein. Wie weggeweht sind die furchtbaren Tage und Nächte. Der Erfolg allein ist geblieben. Fast zwei Millionen Pfund

Sterling Wert hat er sicher herüber gebracht. Eine Woche nur, und seine Ladung fegt aus englischen Rohren gegen die deutschen Linien im Westen, hämmert sie zusammen, reißt klaffende Lücken, um freien Weg nach Deutschland zu schaffen.

Freilich, was der Lotse darüber zu berichten hat, ist nicht sehr tröstlich; umso wertvoller aber ist sein Verdienst. Stunden nur noch, und der Anker geht in den Grund, aus den geöffneten Ladeluks steigen in die längsseit festgemachten kleinen Dampfer die Kisten mit Gewehren und Geschützen, die Millionen von Patronen, die Granaten, die tödlichen Säuren. Und dann trommeln sie gegen die Hindenburglinie, auf die Siegfriedstellung, töten, zerreißen, schlagen den Siegesweg nach Straßburg, Mainz, Köln und weiter, weiter noch bis . . . ein Ruck geht durch das ganze Schiff, daß der Kapitän aus seinen hochfliegenden Träumen, in denen er Old England triumphierend über die Wahlstatt im Westen schreiten sah, erwacht . . . Schwärzlich gelb hebt sich am Bug eine ungeheure Rauchwolke, wächst mit wahnwitziger Schnelligkeit empor . . . ein furchtbares Krachen . . . das Vorschiff sinkt . . . dumpfes Poltern . . . die Ladung geht über . . . Der Himmel scheint zu bersten . . . greller Feuerschein jagt aus dem auseinanderklaffenden Vordeck . . . ein brüllender Donnerschlag . . . ein Vulkan, in dessen Flammenmeer Schornsteine, Brücke, Masten, zerfetzte Menschenleiber wirbeln . . . kaum sechzig Sekunden . . . dort, wo soeben noch der Dampfer „Cymric" dem nahen Heimathafen zujagte, rollt die leichtbewegte

Irische See, zieht eine schwärzlichgelbe Rauchwolke über das Wasser . . .

Im Fahrwasser zur Merseymündung ragt ein dünnes Rohr aus der Oberfläche hoch. Langsam pflügt es durch die See, auf deren kleinen Wellen der Widerschein der Sonne in unzähligen goldenen Spiegeln zittert. Vor einigen Stunden ist „U 310" auf seiner Fahrt von Deutschland hier angekommen, um sein geheimnisvolles Gewerbe als Minenleger vor dem größten an dieser Küste liegenden Hafen auszuüben.

Geraume Zeit schon beobachtet der Kommandant das Fahrwasser, um auch ganz sicher zu gehen, daß seine Minen an die richtige Stelle gelegt werden. Ein- und auslaufende kleinere Fahrzeuge gleiten vorbei, der Lotsendampfer — ein Bewachungsschiff . . . Die Fahrstraße. Mit äußerster Kraft prescht aus der Merseymündung einer der neuesten Zerstörer der M-Klasse vorüber. Weißer Ölqualm stößt aus den vier Schornsteinen, mit nahezu dreißig Knoten Geschwindigkeit rast er, wenige Seemeilen entfernt, nach See zu. Flüchtig, kaum in Sicht gekommen, ist er auch schon wieder verschwunden. Hinter ihm stößt das Sehrohr, das wenige Minuten eingefahren worden war, durch die Oberfläche, dreht sich langsam, sucht, beobachtet.

Eine dicke Rauchwolke taucht im Nordwesten auf, bald darauf die Masten, dann der Rumpf eines mächtigen Ozeandampfers, dessen dunkle Masse sich scharf gegen den bläulichweißen Himmel abhebt. Ein

Amerikafahrer! Hoch schäumt am Vorschiff die Bugwelle, zusehends kommt er näher. Der will nach Liverpool. Langsam zittert das graue schlanke Rohr über die gekräuselte See, stoppt im Fahrwasser. Lautlos gleitet eine Mine aus einer Röhre des Achterschiffes, eine zweite, eine dritte folgt. Nichts verrät an der Oberfläche, daß die unheimlichen Gäste da sind. Sie stoßen auf den Grund, lösen sich vom Minenstuhl, dem Anker, steigen bis auf wenige Meter unter dem Wasserspiegel hoch.

Wieder zittert das Sehrohr über die Oberfläche, bis es wenige Seemeilen querab hält. Näher und näher kommt der Dampfer heran . . . hundert Meter . . . fünfzig . . . zehn . . . schnurgerade auf die Mine los . . . ein dumpfer Stoß trifft von außen heran, Sekunden darauf ein weit stärkerer zweiter . . . Munition.

„Ausblasen!“ Zischend strömt die Luft in die Tanks, preßt das Wasser heraus. Ein grauer Turm, ein Stück Vor- und Achterdeck tauchen hoch, der Lukdeckel wird aufgestoßen, drei Gestalten springen nacheinander herauf. Eine riesige Sprengwolke, durch die Luft wirbelnde Schiffsteile, die klatschend hundert Meter entfernt auf die See niederschlagen. Das hat gesessen! Ein schwer beladener Munitionsdampfer gleich durch die erste Mine restlos beseitigt.

Während die Nordwestbrise die Rauchmasse leicht vor sich hertreibt und sie langsam auseinanderzieht, schießen in rasender Fahrt von Land her kleinere

Fahrzeuge herbei. Zerstörer! In wenigen Minuten müssen sie heran sein.

„Schnelltauchen!" Sekunden später schließt sich das Wasser über dem Turm, das eingefahrene Sehrohr verschwindet, und mit hoher Fahrt strebt „U 310" nach See zu.

Etwa drei Seemeilen mögen unter Wasser zurückgelegt sein, als es leise, wie aus weiter Ferne herangklingt. Stopp! Ausfahren ... Ein zweites Opfer. Bis zur Brücke ist das Vorschiff des ersten Zerstörers weggerissen. Weiße Dampfwolken strömen aus dem Maschinenoberlicht, Boote werden zu Wasser gelassen, während die übrigen Zerstörer in wilden Zickzackkursen um ihren schwer verletzten Kameraden herumhetzen. Bald hier, bald dort stoßen sie auf vermeintliche Sehrohre los, grelle Feuerblitze flammen in schneller Folge aus ihren Geschützen. Eine richtige Seeschlacht ist im Gange — gegen eine deutsche kleine, einsame U-Bootsmine!

Getaucht läuft „U 310" nach Nordwesten ab. Kurz vor Mitternacht wird die Isle of Man über Wasser passiert. Vor sechs Uhr morgens schimmert voraus durch die Dämmerung das Leuchtfeuer von Wall of Galloway, eine Stunde später steht das U-Boot vor der Einfahrt nach Belfast. Vorsichtig nähert es sich dem vor der Einfahrt liegenden Feuerschiff, dessen Besatzung eben bei der Morgentoilette ist. Hier hat anscheinend niemand eine Ahnung von dem, was sich wenige Stunden früher vor Liverpool ereignete. Um so

besser! An dem roten Fahrzeug gleitet „U 310“ in kaum einer Seemeile Entfernung vorbei, bis dahin, wo die Fahrstraße sich zu verengern beginnt. Dann dreht es nach See zu. Wieder gleiten lautlos die Minen aus den Röhren, auch hier wird das Fahrwasser verseucht; nur zu bald zeigt sich der Erfolg. Ein hoch aus dem Wasser ragender Transportdampfer, der seine Ladung anscheinend in Belfast gelöscht hat, sackt in wenigen Minuten weg, nur ein Stück Schornstein und die Masten tauchen über der Oberfläche empor. Ein schwer zu beseitigendes Hindernis für die Schiffahrt.

Wenige hundert Meter hinter ihm folgt ein Dampfer der Northern Railway Company. Er sucht dem Kameraden, der vor ihm aus ganz unerklärlichen Gründen wegsackte, zu Hilfe zu kommen. Eben schickt er sich an, zur Rettung der auf ihn zuschwimmenden Leute zu stoppen, als er, quer zum Fahrwasser treibend, in der Nähe der Brücke gegen eine Mine stößt. Instinktiv fast reißt der Kapitän den Maschinentelegraphen auf volle Fahrt voraus und Minuten später stößt das Vorschiff auf eine an Steuerbord liegende Sandbank. Der Strom drückt das Achterschiff herum, auf den Sand, gerade zur rechten Zeit, um das Fahrzeug vor dem völligen Wegsacken zu bewahren.

Noch hat die Besatzung des Feuerschiffes die Lage nicht erfaßt, als an der der Unfallstelle abgekehrten Seite das Sehrohr des Tauchbootes vorbeihuscht. Kurs auf Liverpool, die Stätte des gestrigen Wirkens.

„German Submarines in the Irish Sea. Two ships

sunk on Mersey road, two other near Bangor." In regelmäßigen Abschnitten geben die Küstensignalstationen die Warnung aus, die an Bord von „U 310" schon längst erwartet wird. Vier Schiffe sind bereits erledigt, eine schöne Strecke für die ersten vierundzwanzig Stunden. Noch aber birgt das Innere eine ganze Anzahl weiterer Minen, denen eine kräftige Wirksamkeit zugedacht ist. Eine am späten Nachmittag aufgefangene Nachricht teilt mit, daß vor Liverpool Minen gefunden sind. Dort sind die Suchboote wohl schon emsig an der Arbeit, die zahlreichen Minen aufzufischen, die vorläufig allerdings erst in der Phantasie der Engländer existieren. Dem aber kann abgeholfen werden.

Eben, als die ersten Sonnenstrahlen aus dem grauen, über Land liegenden Dunste über die See huschen, steht „U 310" wieder vor der Merseymündung. Vierzehn Schiffe, die nach Liverpool hinein wollen, dampfen langsam im Kreise umher, umringt von sieben Zerstörern, die sie vor U-Bootsangriffen schützen sollen. In den Hafen können sie nicht, weil zwischen ihnen und dem Lande ja das „große deutsche Minenfeld" liegt. Gemütlich ist ihnen jedenfalls nicht zu Mute. Eine ganze Flotte von Fischdampfern mit ausgebrachten Minensuchgeräten treibt sich umher, um die Fahrstraße zu säubern. Grell leuchten zwei gestern noch nicht vorhandene rote Bojen an den Stellen, wo die beiden Schiffe versanken. Wieder andere Bojen sind ausgelegt, um das gesäuberte Gebiet zu bezeichnen. Den Minensuchern nach zieht „U 310", dreht dicht

hinter ihnen und wieder verläßt ein halbes Dutzend Minen, säuberlich in die freie Straße gelegt, im Ablaufen nach See zu das Boot.

Geradezu drollig wirkt der Anblick der umkreisten Dampfer, deren Zahl sich inzwischen um drei weitere erhöht hat. Drüben fürchten sie offenbar, daß sich jeden Augenblick ein deutscher Torpedo in ihre Seite bohrt. Wenn nur erst die Fahrstraße abgesucht wäre! Die Zerstörer bilden wohl einige Sicherheit, erst im Hafen aber am Kai können sie sich wirklich geborgen fühlen.

Auf dem Führerschiff der Minensucher steigt nach einer Stunde das Signal hoch: „Einlaufen, Fahrstraße ist frei." Einer nach dem andern setzen die Dampfer sich nach Land zu in Bewegung, als plötzlich vor dem Bug des zweiten Schiffes eine Sprengwolke hochgeht. Dampfpfeifen heulen, Anker rasseln in den Grund, mit voller Wucht jagen zwei Schiffe ineinander. Nach einigen Minuten kommen sie voneinander frei. Das eine mit eingedrücktem Bug, das andere mit schwerer Schlagseite nach Backbord überhängend. Das Verdeck des auf die Mine gelaufenen Dampfers taucht bereits unter Wasser, während am Heck die Schraube frei hinausragt. Zerstörer gehen längsseit und bergen die Besatzung. Ein fünftes Opfer der U-Bootsminen, dazu zwei havarierte Schiffe. Ein Erfolg, mit dem „U 310" wohl zufrieden sein kann.

Während in dunkler Nacht das deutsche Boot durch den St. Georgskanal die Irische See verläßt und der Kommandant in sein Tagebuch die Ereignisse der

letzten Stunden einträgt, tritt der F. T.-Gast mit einem Zettel an ihn heran.

„Herr Kapitänleutnant! Soeben aufgefangener Funkspruch von Poldhu":

„Liverpool und Belfast wegen Minengefahr für die Schiffahrt gesperrt."

Der deutsche U-Boot-Walfisch

Lind und warm strahlt die Frühlingssonne vom wolkenlosen Himmel herunter. Ein leichter Südwind kräuselt die dunkelblauen Wasser der Biscaya, die so sanft und harmlos liegt, als wollte sie von ihrem wilden Stürmen und Toben in den Wintermonaten ausruhen.

Mit langsamer Fahrt zieht „U 285" mit Südkurs durch die spiegelglatte, sonnenflimmernde See dahin. Die Luks sind geöffnet. Alles, was dienstfrei ist, liegt langgestreckt auf Vor- und Achterdeck, um sich nach dem tagelangen Unterdeckbleiben einmal wieder gründlich auszulüften. Auf der Brücke haben Kommandant und leitender Ingenieur es sich, soweit es eben die Platzverhältnisse gestatten, bequem gemacht. Der Koch reicht durch die Zentrale eine Kanne duftenden Mokkas hinauf, und leichter Dampf der solange entbehrten Zigaretten wirbelt in die klare Luft. Auf dem Verdeck liegen drei Leute auf dem Bauch und dreschen einen handfesten Männerskat. Die mit Recht so beliebten Zuschauer um sie herum fehlen nicht. Eine Weile vernimmt man nichts weiter als das derbe Auf-

klatschen der reichlich geölten Karten auf das stählerne Deck, bis eine ernstliche Meinungsverschiedenheit entsteht, die sich in schwerkalibrigen Zärtlichkeiten Luft macht. Der Streit greift auf die aus ihrem süßen Mulsch Erwachten, die sich in der Nähe des Turmes niedergelassen haben, über und erreicht eben seinen Höhepunkt, als der Kommandant sich vermittelnd einmischt:

„Na, Jungs, ihr seid doch nicht Passagiere erster Klasse auf einem Reichspostdampfer, daß ihr hier so 'nen Krach schlagt, ihr vergrämt mir ja mit eurem Palawer die Engländer."

Als hätte es nur dieses Zauberspruchs bedurft, so glätten sich die Wogen der Erregung, und ruhig und mit allen Schikanen klappert der Skat weiter.

Weit und breit ist in der Biscaya, in der sonst kein Schiff fahren konnte, ohne irgendwo Rauch oder ein Segel zu sichten, nichts zu sehen. Die zahlreichen Dampferwege, die aus allen Richtungen der Erde hier zusammenlaufen, scheinen seit der deutschen Sperrgebietserklärung verödet. Nicht einmal die französischen Sardinenfischer, die sonst in ganzen Flottillen um diese Zeit hier angetroffen werden, wagen es auszulaufen, seit hier und im Kanal zwei deutsche U-Boote je ein Dutzend von ihnen zur Strecke gebracht haben. Die Neutralen haben endlich, bis auf wenige Ausnahmen, das Fahren eingestellt, seit sie eingesehen haben, daß es den Deutschen mit ihrem energischen Vorgehen bitterer Ernst ist. Und die englischen Schiffe? Sie fahren, weil sie müssen, weil von Tag

zu Tag der Hunger furchtbarer an die Tore Englands klopft. Nicht nur Lebensmittel fehlen, das Trommelfeuer an der Westfront frißt Stahl in unheimlichen Mengen. Neuer Ersatz muß herangeschafft werden.

Seit dem frühen Morgen ist trotz schärfsten Ausgucks nichts gesichtet worden. Es heißt also vor allem die Fahrstraße finden.

Mehrere Stunden schon zieht „U 285" mit halber Fahrt quer durch die Biscaya, ohne daß sich irgendetwas ereignet. Eben will der U-Boot-Oberbootsmannsmaat Müller triumphierend einen Grand mit vieren ansagen, als alles wie elektrisiert hochspringt. Oben auf dem Turm nimmt die idyllische Kaffeeszene ein jähes Ende, und der Grand mit vieren wandert schleunigst zur Konservierung in die Hosentasche des glücklichen Besitzers, der Nummer Eins des Bootes.

Aus südlicher Richtung dringt dumpfhallender Donner heran. In unregelmäßiger Folge heben sich einzelne Schläge ab. Geschützfeuer!

„Hart Steuerbord, große Fahrt!"

Während „U 285" dreht und vermehrte Fahrt aufnimmt, verschwindet die Mannschaft auf Stationen. Zwar ist noch nichts zu sehen, jeder Augenblick aber muß den Befehl zum Tauchen bringen. Kann sich doch der Harmloseste unter den Leuten — und harmlose U-Bootsleute gibt es schwerlich in dieser Gegend, — sagen, daß irgendetwas anliegt. Drüben muß ein deutsches U-Boot im Kampfe sein. Es heißt dem Kameraden so schnell als möglich zu Hilfe zu kommen.

Mit äußerster Kraft prescht „U 285" auf den Geschützdonner zu, daß die See mitunter bis auf das Deck hinaufkämmt. Ein Glück, daß die Biscaya heute so glatt ist und die Fahrt nicht hindert. Scharf spähen die Augen voraus. . .

„Drei Strich, Steuerbord, Rauch!"

In wenigen Minuten schon sind zwei weitauseinanderstehende Masten und drei Schornsteine zu erkennen. Wahrscheinlich ein Hilfskreuzer. Unaufhörlich blitzt es vorn und achtern bei ihm auf. Etwa vierzig bis fünfzig Hektometer ab von ihm spritzt das Wasser in hohen Säulen empor. Dort muß wohl der Kamerad stehen, von dem sie nichts sehen können. Er antwortet nicht. Ein böses Zeichen. Sollte er schon niedergekämpft sein?

Immer näher kommt „U 285", das inzwischen halb getaucht hat, an den feuernden Dampfer heran, dann entweicht die letzte Luft aus den Tanks, der Turm verschwindet unter Wasser, und nur die Sehrohre noch bleiben in dem flimmernden Sonnengeriesel der Oberfläche. An Backbordseite nähert sich das Boot dem noch immer feuernden Feinde. Jede Einzelheit an Bord ist bei der geringen Entfernung deutlich auszumachen. Ein großer schwarzer Dampfer ohne Flagge mit zwei übereinanderliegenden Promenadendecks. An der Reling ist kein Mensch zu sehen, alles ist anscheinend nach Steuerbord gestürzt, um Zeuge der Vernichtung eines deutschen U-Bootes zu sein. . . . Wenige Minuten später hebt sich an der Backbordseite mittschiffs eine Sprengwolke aus der See

und verhüllt Schornsteine und Brücke. Langsam, träge neigt der Hilfskreuzer sich nach Backbord. Das ganze Deck ist zu übersehen. Vier Geschützrohre, die senkrecht zum Himmel ragen, ein Gewimmel von übereinanderstürzenden Menschen, die den Halt verlieren . . . bis die See in die Schornsteine strömt und die Masten auf die Oberfläche aufschlagen. . .

Während der Engländer die Fahrt in über tausend Meter Tiefe antritt, ist „U 285" längst auf die Stelle zugejagt, wo die Granaten eingeschlagen waren. Nichts! . . .

Kein Mensch kümmert sich um den versinkenden Dampfer. Zunächst gilt es die Kameraden zu retten. Auf Turm und Verdeck steht die Besatzung mit Rettungsringen und Bootshaken, um sofort, sobald sich etwas Lebendes zeigt, helfend eingreifen zu können. Vom beschossenen U-Boot aber ist nichts mehr zu sehen. Sollte die Vernichtung geglückt sein? Dann müßte doch wenigstens ein Ölfleck die Stelle des Unterganges verraten.

Unaufhörlich kreuzt „U 285" hin und her, um die verräterische glatte Stelle, das einzige untrügliche Zeichen, daß die Kameraden den Tod fanden, an der Oberfläche zu finden. Nichts. . . Die Sache wird immer rätselhafter. Ist das Boot heil geblieben, und darauf läßt eben das Fehlen des Öls schließen, mußte es die Explosion des Torpedos vernommen haben und längst aufgetaucht sein, um sich davon zu überzeugen, was eigentlich geschehen ist.

Ein Ruf vom Vorschiff, eine nach rechts weisende

Hand. . . Ein dunkler Fleck. . . Blut! Wie eine purpurne Wolke liegt es im Wasser, bald hier, bald da leuchten rubinartige Blitze unter dem feurigen Schimmer der Abendsonne auf. Unablässig zerrt die See an den Rändern und verteilt und vergrößert die unheimliche Stelle. Ratlos ruhen die Blicke auf der Oberfläche, verblüffte Gesichter starren einander an. Keine Schiffstrümmer, nichts, nicht das kleinste Anzeichen, das verriete, welcher Art das Opfer der englischen Granaten eigentlich war. Es gibt keine Lösung für dieses Rätsel.

Eben als „U 285" Fahrt aufnimmt und auf die Stelle zudreht, wo der Hilfskreuzer versackt ist, wird vom Turm aus nach einigen hundert Metern ein dunkler Körper gesichtet. Langgestreckt wiegt er in der leichten Dünung auf und ab. Nur wenig tauchen einzelne Stellen aus dem Wasser, leicht schäumend lecken die Wellen darüber hinweg . . . das gekenterte U-Boot? . . .

„Backbord zehn!" Vorsichtig hält das Boot auf den treibenden Gegenstand zu, dreht und stoppt dicht bei ihm.

Maßlos verblüffte Gesichter starren auf das Wasser . . . fast unwirklich scheint, was ihre Augen dort sehen . . . dann ein Gelächter, ein wieherndes Geheul, ein Springen und Tanzen, wie es in solch überschäumender Herzlichkeit sicherlich noch nicht auf einem U-Boot, das draußen am Feinde harten Vernichtungskrieg führt, erlebt wurde. Ein toter Walfisch!

Armes Biest! Es hat sein Leben lassen müssen, weil es sich unterfing, in den Augen der Königlich Großbritannischen Marine einem deutschen U-Boot ähneln zu wollen. Mußte es sich aber auch gerade im Sperrgebiet herumtreiben, wo englische Kaltblütigkeit überall Gespenster sieht! Und konnte doch nicht einmal den kleinsten Torpedo abfeuern. Mitten in den dicken Speckrücken hat ein Volltreffer eine erhebliche Lücke gerissen, aus der das warme Blut als Zeuge des englischen Waffenruhms sich ergoß.

Zu retten gibt es hier ebensowenig wie drüben, wo nur noch schwarzer Ruß auf dem Wasser und Bootstrümmer die Stelle verraten, an der der glorreiche Sieger mit Mann und Maus sank. —

In dunkler Nacht pendelt „U 285" auf der Dampferstraße dahin. In hellem Schimmer glänzt ein Stern nach dem andern auf, bis die See wie mit bläulichweißem Licht übergossen scheint. Tiefe Stille herrscht an Deck. Die Ereignisse des Tages, der so öde begonnen hatte, um dann doch noch einen so schönen Erfolg zu bringen, wirken bei jedem einzelnen nach. Die rötlichen Glühpünktchen der Zigarren und Zigaretten leuchten vom Turm und Oberdeck, die Luks sind geöffnet, leise und gleichförmig dringt das Rattern der Motoren aus dem Achterschiff.

Ein Knistern und Sirren in der Antenne. Alle spitzen die Ohren und lauschen. Poldhu, die englische Großstation, gibt ihren täglichen Bericht. Kaum können sie den Augenblick erwarten, wo der F. T.-Gast, der jetzt unten den Funkspruch abhört, an Deck kommt,

um dem Kommandanten Meldung zu machen. Nach einer halben Stunde ist es so weit. Ein halbes Dutzend französische Dörfer, die auf keiner Karte verzeichnet sind, wurden erobert, ein 42-Zentimeter-Geschütz erbeutet. Der Vormarsch ist unwiderstehlich. Noch kräftiger, erheiternd fast nimmt sich die gesunkte Flunkerei der Franzosen aus. Freilich, der Schluß beider Berichte erwähnt starke feindliche Gegenangriffe. . . .

Dann kommt die Meldung der britischen Admiralität: „Einer unserer Hilfskreuzer hat nach heftigem Gefecht heute nachmittag in der Biscaya ein feindliches Unterseeboot vernichtet, weitere Einzelheiten fehlen vorläufig."

Stillvergnügte Gesichter sehen sich an, bis einer herausplatzt: „Täuw man, min Jung! Up die Einzelheiten kannst du lang lurn! De willt wi di woll vertellen!" —

Das geheimnisvolle Segelschiff

Noch einmal bäumt sich der „Petit Henri" auf, das schon halb untergetauchte Vorschiff kommt hoch, als sträubte es sich, so kurz vor dem Hafen sein Leben beschließen zu müssen, dann aber geht es um so schneller. Mit dem Klüverbaum voraus fährt er senkrecht in die Tiefe, bis die quirlende See sich über seinem Heck schließt.

Etwa fünfhundert Meter ab rudert die Mannschaft des versenkten Neufundlandfahrers der Insel Oléron zu, deren niedrige Nordhuck Chassiron mit dem scharf ausgeprägten Sattel, dem Leuchtturm und der Küstensignalstation über die Oberfläche hinausragt. Einen Augenblick haben die Franzosen, als ihr Schiff sich in den letzten Zuckungen aufbäumte, zu rudern aufgehört, dann, nachdem der „Petit Henri" ausgelitten hat, pullen sie weiter nach Land zu.

Eben will „U 135" nach Versenkung des Seglers nach See zu drehen, als die Aufmerksamkeit der auf dem Turm Befindlichen durch lebhaftes Schreien und Winken auf das kleine Boot, in dem ein ziemliches Durcheinander zu herrschen scheint, gelenkt wird.

„Stopp!“ gibt der Kommandant an den Steuermann, der den Befehl an die Maschine übermittelt. Dann wendet er sich fragend zum wachhabenden Offizier:

„Was mögen die Kerle bloß wollen, da muß etwas Besonderes los sein.“

Der wachhabende Offizier, der mit dem Glas die Vorgänge drüben verfolgt, antwortet:

„Das Boot scheint leck zu sein, Herr Kapitänleutnant, es taucht bereits bis zum Dollbord ein.“

„Na, fahren Sie mal ran.“

Wenige Minuten später ist „U 135“ längsseit. Das kleine Fahrzeug ist tatsächlich leck. Bis über die Knie stehen die Leute, soweit sie nicht auf die Duchten geklettert sind, im Wasser, während ihre in Bündel geschnürten Habseligkeiten aufgeschwommen sind und wegzutreiben versuchen. Bald ist auch das Rätsel des unvermuteten Schiffbruchs gelöst. Etwa zwanzig Meter ab ragt die Vorkante eines Dampfers, der anscheinend erst vor kurzem hier das Schicksal, das heute den „Petit Henri“ ereilte, geteilt hat, eben über die Wasserfläche hinaus. Das Eisen hat das Boot, das durch die leichte Dünung auf das Wrack gesetzt wurde, leck gestoßen. Es ist nicht mehr weit bis zum Wegsacken. Die Wahl ist nicht groß, ein anderes Boot ist nicht in der Nähe. So beschließt also der Kommandant, die Leute an Bord zu nehmen, um sie bei Gelegenheit einem anderen fahrbaren Untersatz anzuvertrauen.

Einer nach dem anderen wird durch das Wasser herauf geholt. Fröstelnd und frierend stehen sie in

ihren nassen Kleidern mit den triefenden Bündeln in der Hand zusammengedrängt und warten, was der Kommandant über sie beschließen wird. Sie machen einen ruhigen, vernünftigen Eindruck. Wetterfeste Seeleute, mit dem Gelichter, das sonst auf den englischen und französischen Dampfern fährt, gar nicht zu vergleichen. Einzeln werden sie nach dem warmen Maschinenraum geführt, um dort erst einmal das nasse Zeug vom Leibe loszuwerden und dafür trockene Kleider aus den Beständen des Bootes, die für solche Zwecke an Bord mitgeführt werden, zu erhalten. Bald haben sie sich an die fremde Umgebung gewöhnt. Es sind sehnige, wetterharte und wortkarge Gesellen, die nichts gemein zu haben scheinen mit jenen zappeligen, ewig schwadronierenden Franzosen des Binnenlandes. Kaum daß einer ein Wort verliert.

Der Kapitän taut bald auf, als der Kommandant ihm ein Glas Portwein geben läßt und ihn über Schiff und Reise befragt. Schon vor einem halben Jahr ist der „Petit Henri" mit Wein und Salz von Bordeaux nach Neufundland abgegangen, um dort einige Monate Dorsch zu angeln. Als die Ladung von fünfhundert Tonnen voll war, wurde der Rückweg angetreten. Es war eine stürmische Fahrt durch den Atlantik. Sechs Wochen waren sie oft mehr unter als über dem Wasser gewesen, bis endlich in den letzten beiden Tagen der Sturm nachließ und sie geglaubt hatten, erleichtert aufatmen zu dürfen. Mit der französischen Küste aber kam gleichzeitig auch das deutsche U-Boot in Sicht und mit ihm das Ende!

Vorläufig muß die ganze Gesellschaft an Bord bleiben, bis sich eben eine Gelegenheit findet, sie abzusetzen. Hoffentlich dauert es nicht zu lange, bis die Boote eines versenkten Dampfers mit ihrer eigenen Mannschaft auch die Leute des „Petit Henri“ an Land nehmen.

Südwärts steuert „U 135“ auf die Mündung der Gironde zu, wo reger Schiffsverkehr nach Bordeaux herrschen muß. Der Kommandant sieht sich aber bald in seinen Erwartungen böse getäuscht. Keine Rauchfahne, nicht einmal ein Fischerboot zeigt sich. Es scheint tatsächlich immer mehr, als hätte die deutsche Sperrgebietserklärung auch hier alle Schiffe von der See hinweggefegt. Was sonst noch draußen war, dürfte die Meldungen der hier gelandeten Mannschaften versenkter Schiffe wohl schleunigst wieder in den Hafen gejagt haben. Mit den Franzosen an Bord ist die Tätigkeit des U-Bootes aber arg behindert. Die Leute zehren von dem Proviant und stehen überall im Wege. Es muß ein Ausweg gefunden werden.

Langes Überlegen führt zu nichts. Sind die Leute hier draußen nicht los zu werden, dann bietet sich sicher in der Mündung der Gironde selbst eine Gelegenheit, sie zu landen. Das Unternehmen ist zwar verteufelt brenzlich, wann aber hat ein deutscher U-Bootskommandant danach gefragt! Die französische U-Bootsabwehr und die Bewachungsfahrzeuge haben sich jedenfalls in richtiger Einschätzung ihrer nicht sonderlich großen Fähigkeiten sofort stromaufwärts zurückge-

zogen, als die Kunde vom Auftauchen der deutschen U-Boote hierher gedrungen ist.

Im grauenden Morgen steht „U 135“ nicht weit von der Insel Cordouan in der Mündung des Flusses. Im Nebel, der in dichten Schwaden über dem Wasser lagert, ist der Leuchtturm selbst nicht zu sehen. Mitunter nur scheint sein Licht wie ein fahles Dämmern die dichten Schleier durchdringen zu wollen, auch die Feuer auf Huck Coubre an der Nordseite und Grave auf der Südseite verschwimmen in dem einförmigen Grau. Wie aufgesogen scheint alles vom dichten Brodem.

Vorsichtig, mit langsamer Fahrt fühlt sich das Boot von Seezeichen zu Seezeichen weiter. Alles trieft vor Nässe. Ein dunkler Gegenstand taucht plötzlich wie ein Schatten an Steuerbordseite auf, keine fünfzig Meter ab. Im gleichen Augenblick, als die Leute auf dem Turm das Fahrzeug drüben, dessen Umrisse im Nebel zu verschwimmen scheinen, als einen französischen Lotsenkutter ausmachen, schallt auch schon von drüben durch den Sprachtrichter die Frage herüber:

„Brauchen Sie einen Lotsen?“

Eine Sekunde ratlosester Verblüffung über dieses allzu liebenswürdige Anerbieten, dann ruft schnell gefaßt der Kommandant zum höflichen Franzosen hinüber:

„Nein, danke!“

Wenige Minuten darauf ist das französische Boot im Nebel wieder spurlos verschwunden und „U 135“ setzt seine Fahrt stromaufwärts fort.

Der Nebel wird zusehends dünner, heller Schimmer im Osten deutet auf den anbrechenden Tag. Zu beiden Seiten tritt das Land hervor. Eine niedrige Küste, hinter der mehrere Dünenzüge sich abheben, auf der Nordseite; im Süden weißer Sandstrand, Häuser, grünes Buschwerk, weiter binnenlands einzelne, über die Düne hinwegragende Kirchtürme. So weit das Auge das Revier überblicken kann, ist kein Dampfer in Sicht, kein Boot, dem man die Franzosen, die wohlweislich unter Deck geschickt sind, übergeben könnte. Immer heller und klarer wird es, so sichtig, daß es höchste Zeit scheint, zu drehen und auszulaufen. Ein wahres Wunder, daß das U-Boot noch nicht als deutsches erkannt wurde. Freilich, mit einer derartigen Kühnheit rechnen die Franzosen hier wohl schwerlich. In Sicht des Talais-Feuerschiffes wendet „U 135“ und geht stromabwärts nach See zu.

Deutlich hebt sich jetzt, von der Morgensonne grell beleuchtet, der hohe kegelförmige weiße Leuchtturm von Cordouan auf seinem Riffe vom blauen Himmel ab. Unter ihm, dicht am aufgemauerten Damm, ist der Lotsenschoner vor Anker gegangen. „U 135“ geht längsseit. Ehe die „wachsamen“ Lotsen noch aus ihrer behaglichen Morgenruhe erwacht sind, springen schon die Sprengmannschaften an Deck, schicken die heraufkommende Besatzung in die Boote und übergeben ihnen die Mannschaft des Neufundlandfahrers. Wenige Minuten später kracht, bevor die Beiboote des Fahrzeuges noch an der Mole anlegen, der dumpfe Schlag der Sprengpatrone, und das Lotsenschiff sackt

auf den Grund der Gironde, während das deutsche Tauchboot allmählich aus Sicht verschwindet. Die zur Verfolgung angesetzten Kriegsfahrzeuge, die bald nachher mit hoher Fahrt aus der Mündung vorstoßen, finden nur glatte freie See. Während sie planlos hin- und herjagen und vergebens nach dem frechen Eindringling ausspähen, überlegt zwanzig Meter unter ihnen der Kommandant von „U 135“ in aller Ruhe, was nun als nächstes zu tun wäre. Das Tätigkeitsgebiet muß unbedingt wegverlegt werden. In Bordeaux wissen sie längst, daß sich deutsche U-Boote hier herumtreiben und lassen in der nächsten Zeit sicherlich kein Schiff mehr ausfahren. Auch die nach der Gironde bestimmten Fahrzeuge sind sofort funkentelegraphisch gewarnt worden. Ist es aber möglich gewesen, unbemerkt in die Gironde hineinzukommen, dann gelingt es vielleicht ebenso, den Franzosen im äußersten Süden, unweit der spanischen Grenze eine freundliche Überraschung zu bereiten. Die Schiffahrt ist dort zwar unbedeutend, an der Mündung des Adour aber liegen, unmittelbar an der See, die Forges de l'Adour, die Hüttenwerke, die Tag und Nacht an der Herstellung von Granaten und von Sprengstoff für die Front arbeiten. Ein paar gut gezielte Geschosse müssen dort heillose Verwirrung anrichten. Um aber die Geschütze zum Tragen bringen zu können, muß das Boot aufgetaucht herankommen. Das ist aber, wenn die Franzosen nur einigermaßen wachsam sind, unmöglich. Unmöglich? —

In Sicht der Küste von Béarn zieht ein kleiner

Segler durch die blaugrünen Fluten der Biscaya. Ein niedriges Fahrzeug, dessen Körper nur wenig über die Oberfläche hinaus ragt. An zwei dünnen Pfahlmasten stehen prall gefüllt in der achterlichen Brise die kleinen braunen Segel; eines der französischen Fischerboote, die in dieser Gegend in großer Zahl ihrem Gewerbe nachgehen. Direkt auf die Mündung des Adour hält es zu. Wahrscheinlich hat es genügend gefangen, so daß sich das Einlaufen nach Bayonne schon lohnt. Ruhig setzt das Fahrzeug seinen Weg heimwärts fort. An beiden Seiten, weit draußen in See ziehen zahlreiche Segel anderer Fischer dahin. Sie beneiden wohl den glücklicheren Kameraden, der mit gefüllter Bünn zu Markte fährt. Und die Fische stehen jetzt in Kriegszeit hoch im Preise.

An Steuerbord ragen die schneebedeckten Gipfel und Kämme der Pyrenäen auf; voraus, kaum fünf Seemeilen ab, hebt sich immer deutlicher ein Gewirr hoher Schornsteine; zwischen dem Gebirge und dem Hüttenwerk zeichnet sich als deutliche Ansteuerungsmarke auf seinem hohen Küstenabhange der Leuchtturm von Biarritz. Grell leuchtet in der Sonne der überall vorgelagerte weiße Sandstrand.

Der Patron des Fischerbootes scheint plötzlich seine Absicht, den Fang auf dem Bayonner Fischmarkt los werden zu wollen, geändert zu haben. Er stoppt, dreht, daß er quer zum Lande liegt ...... Im nächsten Augenblicke fallen die Segel; zwei Feuerstrahlen spritzen auf, weißer Pulverqualm zieht ab, lang nachhallender Geschützdonner rollt über die See.

. . . . „U 135“, das sich in der Maske eines harmlosen Fischerbootes herangepirscht hat und dessen Granaten nun unaufhörlich, Schlag auf Schlag in das Hüttenwerk hineinfegen. Das Dach einer mächtigen Halle stürzt ein, Flammen züngeln aus einem anderen Gebäude, und immer neue Granaten heulen heran. Dicht unter einem Schornstein jagt eine grelle Flamme hoch. Eine riesige Rauchwolke steigt empor; langsam zuerst, als besänne er sich, dann in jähem Sturze neigt sich der Schornstein und schmettert mit seiner dunklen Masse in den hellen Qualm hinein. Der dröhnende Schlag der Explosion dringt an das U-Boot heran, unaufhörlich klingen kleinere, schwächere Detonationen der hochgehenden Munition nach.

Einzelne Gestalten hetzen in fliegender Hast über den weißen Sand und verschwinden im Grün der Tannen, die sich am Fuße der Dünen dunkel abheben. Gleich darauf blitzt es aus dem Walde dort auf. Eine französische Batterie, die das U-Boot unter Feuer nimmt. Ihre Geschosse schlagen noch ziemlich weit im Wasser ein, es hat aber keinen Sinn, sich unnötig hier einer Gefahr auszusetzen. Der Zweck des Unternehmens, die Beschießung des Hüttenwerkes, ist erfüllt, der Weg nach Hause ist weit, und andere Unternehmungen harren noch.

Von Bewachungsfahrzeugen hat sich während des ganzen Vorfalles, der geraume Zeit dauerte, nichts gezeigt. Unangefochten läuft „U 135“ mit voller Fahrt südwärts, wo aus der Stellung der eben über der Kimm noch hochtauchenden Segel der französischen

Fischer zu sehen ist, daß die Herrschaften Lunte gerochen haben und sich vor dem unheimlichen Kameraden schleunigst aus den Kinken bergen wollen. Die spanische Hoheitsgrenze ist nicht weit. Es gelingt ihnen vielleicht, sie zu erreichen, bevor das U-Boot heran ist. Ein ganzes Rudel, mehr als ein Dutzend steht beisammen. Sie haben sich keine Zeit gelassen, die Netze einzuholen; mit einigen Beilhieben sind wahrscheinlich die Leinen gekappt, und Hals über Kopf laufen sie nun davon. Immer mehr aber kommt inzwischen der Verfolger auf. Zwar machen die drüben bei günstiger Backstagbrise gute Fahrt, das U-Boot aber ist ihnen bedeutend an Geschwindigkeit überlegen.

Nach halbstündiger Jagd schon saust aus dem vorderen Geschütz die Einladung zum sofortigen Stoppen mitten unter sie. So leicht aber geben sie das Rennen nicht auf. Erst der dritte Schuß, der einem ziemlich vorn liegenden Boot gleich die ganze Takelage entführt, wirkt. Bis auf zwei, denen es tatsächlich gelingt, zu entkommen, werfen sie jetzt alle ihre Segel herunter. „U 135" umkreist die auseinanderstehenden Franzosen und treibt sie zusammen. In wenigen Minuten schon hat die Gesellschaft begriffen, daß der Kommandant ihnen allen als fahrbaren Untersatz jenes Fahrzeug bestimmt hat, das der dritte Schuß seiner Segel beraubte. Gefährlich ist die Geschichte ja nicht. In einer Stunde längstens müssen sie an der spanischen Küste, die kaum vier Seemeilen abliegt, landen können. Fast zum Greifen nahe scheint in der klaren Luft das Land. Scharf heben sich weit binnen-

lands die Umrisse der Pyrenäen vom tiefblauen Himmel ab. Die aufregende Jagd ist von drüben beobachtet worden. In hellen Scharen strömen die Leute an den Strand hinunter und starren neugierig auf See hinaus. Die beiden Geflüchteten, die eben auf den Sand auflaufen, scheinen bedeutend weniger Interesse zu finden für die Ereignisse, die sich draußen abspielen. Das deutsche Tauchboot stellt die Ungeduld der Zuschauer auf keine zu lange Probe.

Je zwei Fahrzeuge werden zusammengebunden, Sprengpatronen zwischen ihnen angebracht, dann sacken sie schleunigst weg. Dem geschäftstüchtigsten Fischer ist es allerdings noch gelungen, einen Teil seines Fanges für gute blanke Münze an die Besatzung loszuwerden. Gute Freunde scheint er sich mit seinem Vorgehen ja nicht erworben zu haben. Auf dem Boot, das eben nach Land zu rudert, herrscht eine so lebhafte Unterhaltung, daß sie bis an Bord herüberdringt. Ob ihm die Kameraden dort etwa Vorwürfe wegen seines unpatriotischen Vorgehens machen? Schwerlich! Die ärgern sich wohl, daß sie nicht vor ihm auf den guten Gedanken kamen und sich das schöne Geschäft vor der Nase wegschnappen ließen. —

Weit außer Sicht des Landes fährt ein kleiner Segler in der leichten Brise nordwärts. An Deck ist eine Anzahl Leute in den verschiedensten Bekleidungen, die nur das eine gemeinsam haben, daß sie alle reichliche Spuren von Öl aufweisen, damit beschäftigt, Silberlachse zu entschuppen und für die Küche fertig-

zumachen. Die Stimmung ist ausgezeichnet. Kein Wunder übrigens, wenn man die ruhige See und den steten Wind, der das Fahrzeug ungewöhnlich schnell vorwärtstreibt, bedenkt. Der Besatzung von „U 135“ macht es diebischen Spaß, zur Abwechslung einmal auf einem Segelboot durch die blauen Fluten des Ozeans zu gondeln. Wenn auch das taktmäßige Geräusch aus dem Schiffsinnern zeigt, daß die Dieselmotoren arbeiten, so genügen doch die verhältnismäßig kleinen braunen Segel, den harten Tauchbootkrieg für Augenblicke vergessen zu machen und den Anschein des Friedens vorzugaukeln.

Warm strahlt die Mittagssonne auf das Deck herab und auf die Leute, die wohlig ausgestreckt umherliegen und mit Behagen nach den Düften schnuppern, die aus der Kombüse nach oben dringen.

„Voraus zwei Strich an Backbord ein Segler!“

Im Nu ist die Idylle des fröhlichen Fischerbootes abgestreift, die Segel wandern unter Deck, und mit voller Kraft jagt „U 135“ dem herankommenden Schiff entgegen. Eine stolze Viermastbark, die alle Lappen gesetzt hat. Majestätisch, in wundervoll ruhiger flotter Fahrt rauscht sie heran, daß den Seeleuten an Bord das Herz im Leibe lacht. Dicht vor ihr schlägt eine Granate ein, jagt das Wasser bis an Deck hinauf. Die Aufforderung genügt. Die Segel werden backgebraßt, die Fahrt kommt allmählich aus dem Schiff, bis es regungslos in der leichten Dünung schaukelt ... Auf Signal geht die Flagge hoch: die Trikolore!

Ein Ruderboot stößt ab, die Schiffspapiere werden

gebracht: Salpeter aus Chile, bestimmt für die Forges de l'Adour.

Mit stehenden Segeln geht eine halbe Stunde später das schöne Schiff kopfüber in die Tiefe. Eben, als die Wellen sich über ihm schließen, legt das französische Boot, das die Sprenggruppe wieder an Bord bringt, an. Der Kapitän der Bark, der auf „U 135" geblieben war, hat dem Kommandanten erzählt, daß sein Schiff hundertfünfundzwanzig Tage unterwegs war, wochenlang mußte er bei Kap Horn beigedreht liegen, fast ebensolange Zeit trieb er in der Flaute unter der Linie. Wie die Kinder hätten sie sich gefreut, heute Abend an Land kommen zu können, wo es nach dem vielen Salzfleisch wieder einmal Frischproviant geben sollte. Der Kommandant weiß seinen Kummer, daß die für die Forges de l'Adour so wertvolle Ladung versenkt wurde, bald zu verscheuchen. Er erzählt ihm, daß die Hüttenwerke wohl in Verlegenheit gekommen wären, was sie mit dem Salpeter anzufangen hätten, da sie selbst nach den Vorgängen des heutigen Morgens an die Verarbeitung vorläufig kaum würden denken können. Auch um den heute so ersehnten Frischproviant sollen sie nicht kommen. Ein Ruf nach der Zentrale, und wenige Minuten später erscheint der Koch mit einer großen Back voll gebratener Fische, die er den Leuten in ihr Boot hinunterreicht. Treuherzig begleitet er seine Gabe noch mit einer Ansprache: „Nu futtert man düchtig los. Sind Landslüd von ju — man bloß schad um de scheune dütsche Bodder!"

Zwischen den Sperrgebieten

Heulend streicht der Nordwest um die roten Sandsteinfelsen Helgolands, schmettert die zu schweren Brechern aufgewühlte See gegen die Molen, jagt sie an den Wänden hoch, daß sie gischtend über die Quadern hinweglecken, um dann krachend zusammenzubrechen. Um den Leuchtturm wirbelt er, jauchzt in den Drähten der Funkenstation und rüttelt an den schiefergedeckten Häuschen, deren Bewohner seit Jahren schon drüben auf dem Festlande weilen. Selten nur tönt der hallende Schritt eines Menschen durch die schmalen Gäßchen. Den Kragen hochgeschlagen, das Sturmband unter dem Kinn, kämpft er gegen den Sturm an, der an jeder Ecke neu gegen ihn heranspringt.

Im Schutz der Molen läuft „U 95" aus. Kaum steckt es die Nase am Molenkopf vorbei, als es auch schon von der See gefaßt wird. Ein wildes Stampfen und Schlingern beginnt, als wollten die anlaufenden Brecher dem Boote das Auslaufen verwehren. Mit Kurs Südwest zu West quält es sich vorwärts. Der Sturm reißt den weißen Ölqualm in Fetzen aus dem

Schornstein. Ein Zittern geht jedesmal beim Einsetzen durch das Fahrzeug, es dröhnt und klingt in das Stampfen und Knattern der Motoren, daß jeder Befehl gebrüllt werden muß, soll er verstanden werden.

Nach Stunden erst flaut der Sturm ab, die See aber läuft noch tiefaufgewühlt heran. Eine weite und gefährliche Fahrt steht „U 95" bevor. Durch den Kanal, die Biscaya, durch die Straße von Gibraltar soll das Boot nach der Adria fahren, um von dort aus im Mittelmeer Handelskrieg zu führen. Voll aufreibender Fährnisse jeder Art ist der Weg. Minen, Netze, U-Boot-Jäger und Untiefen lauern an vielen Stellen. Den schwierigsten Teil bringen schon die Tage, wo es gilt, durch den Kanal in Sicht der französischen und englischen Küste durchzubrechen. Stunden stehen bevor, in denen jeder Einzelne alles hergeben muß, was überhaupt nur ein Mensch — und was noch mehr ist, ein U-Boots-Mann zu leisten vermag. Es heißt vorläufig mit den Kräften haushalten. Der Kommandant beschließt daher, die Nacht auf dem ruhigen Grunde zuzubringen. Eine Stelle, an der die Seekarte weißen Sand verzeichnet, wird aufgesucht. Das Geknatter der Motoren verstummt, immer weiter läuft der Zeiger des Tiefenmanometers, dann ein leichtes, kaum fühlbares Aufstoßen, und „U 95" ruht still in dreißig Meter Tiefe auf dem Grunde der Nordsee. Bald liegt alles bis auf die Wachen in Maschinenraum und Zentrale in tiefem Schlaf.

Eben dämmert im Osten der Tag, als das Boot seine Fahrt auf den Eingang des Kanals zu aufnimmt.

Der Seegang hat bedeutend nachgelassen; einzelne leichte Spritzer jagen noch über Vor- und Achterschiff, aber auch sie werden, je weiter der Tag vorschreitet, seltener. Das Wetter ist klar und sichtig; Nordhinder Feuerschiff wird in weitem Abstand passiert, kein Fahrzeug angetroffen. Hier beginnt die Gefahrzone, die die schärfsten Ansprüche an die Aufmerksamkeit der an Deck befindlichen Mannschaften stellt. Alles steht klar auf Stationen. Das ungeheuere englische Minenfeld liegt voraus. Leicht kann der Sturm einzelne Minen losgerissen haben, die durch die Strömung ostwärts abtreiben. Unentwegt starren die Leute auf die einzelnen ihnen zugewiesenen Abschnitte, ob nicht zwischen den kleinen Wellen die schwarze oder vom Seetang grünlich gefärbte Rundung heranschwimmt.

Das Minenfeld! Nochmals wird der Schiffsort festgestellt, auf der Karte genau der Kurs abgesetzt, dann geht es getaucht weiter. Stundenlang. Nach einer Weile kommt die Meldung aus dem Vorschiff, daß an Steuerbordseite ein Gegenstand entlangschrammt. In der tiefen Stille, die im Innern herrscht, kommt ein deutliches Kratzen und Scheuern näher heran. Jetzt ist es an der Zentrale, um sich Sekunden darauf nach achtern zu verlieren. Ein Minenhaltetau. Na, alle Minen scheinen ja noch nicht losgerissen zu sein.

Mehrere Stunden noch, bis zum Einbruch der Dunkelheit, dauert die Fahrt, dann taucht „U 95" vorsichtig auf. Weit und breit ist die See frei, kein Sperrbewachungsfahrzeug ist zu sehen.

Denen ist der Mut zum Verharren wohl durch die von der flandrischen Küste vorstoßenden deutschen Seestreitkräfte, die ihre Erkundungsfahrten durch die Downs bis nach der Themsemündung und weiter noch bis Lowestoft ausdehnen, längst vergangen.

Kein Lichtstrahl schimmert von der in Friedenszeiten so reich befeuerten Küste Kents auf See. Auch die Feuerschiffe, die wegen der zahlreichen, der Themse vorgelagerten Sände sonst ein unumgängliches Hilfsmittel für das Einsteuern in den Strom waren, sind eingezogen. Wie eine dunkle Straße, deren Ende sich unabsehbar anscheinend in der Nacht verliert, liegt voraus der Kanal; nur einzelne Sternbilder zeigen den Weg. Einsam und ruhig zieht „U 95“ die gefährliche Straße hinein. Kein Auge schließt sich während der Stunden des Durchbruchs durch die engste Stelle. Mit scharfen Nachtgläsern bewaffnet, suchen die Leute das Dunkel zu durchdringen, ob nicht irgendwo der weiße Kamm der Bugwelle eines herannahenden Feindes auftaucht.

An Backbord voraus scheint ein Gewitter zu stehen. Greller Lichtschein flammt auf, der sekundenlang die tiefdunkle Nacht hell erleuchtet. Dumpfes Murren, wie ferner Donner kommt heran. Unablässig, wie wenn ein schwerbeladener Wagen über schlechtes Pflaster hinwegrollt, klingt es nach. Dann, plötzlich steigt am nachtschwarzen Himmel ein Stern hoch, neigt sich, um mit weitausstrahlendem Schimmer wieder zur Erde zu sinken. Ein zweiter, ein dritter folgt ihm — die flandrische Front. Deutlicher hebt sich auch jetzt

aus dem fernen Grollen der dumpfe Ton schwerer Geschütze ab, die selbst um diese vorgerückte Stunde nicht schweigen. Der Kampf hier kennt keine Nachtruhe.

Zwei Stunden noch, dann liegt die Front wieder in tiefem Dunkel achteraus. Eine Weile begleitet das ferne Murren und Grollen die Fahrt, bis überall tiefe Stille sich breitet, die nur von dem eintönigen Rauschen des Kielwassers und dem Hämmern der Motoren unterbrochen wird.

Die englische Küste steht in tiefstem Dunkel. Ab und zu nur leuchtet der grelle Lichtstrahl eines Scheinwerfers, der sekundenlang über die See geistert, auf, um jäh mit einem Schlage wieder zu verschwinden. Die Franzosen scheinen dagegen vor einem Angriff von See oder von Luft aus bedeutend weniger Furcht zu haben. Rötlicher Dunst verrät deutlich, wo sich größere menschliche Ansiedlungen befinden. Ein Kinderspiel wäre es, hier heranzulaufen und einige Granaten als Gruß des deutschen U-Bootes abzugeben. Doch andere Aufgaben harren seiner.

„Voraus ein Schiff!" brüllt der Posten des Verdecks zum Turm hinauf, wo im gleichen Augenblick auch schon ein stilliegender schwarzer Gegenstand gesichtet wird. Ein Bewachungsfahrzeug! Hart Steuerbord wird das Ruder herumgewirbelt, alles ist klar zum Tauchen, jeden Augenblick kann die Mannschaft in das Innere springen und die Luks hinter sich schließen. Der Gegner merkt nichts, scheint sanft zu dösen.

Eine halbe Stunde später kommt eine Begegnung, die freilich bedeutend unangenehmer werden kann.

Aus dem Dunkel der Nacht huscht plötzlich ein Schatten heran . . . keine zweihundert Meter ab. . . . „Schnelltauchen!" Dumpf schlagen die Luks zu. . . . Sekunden später schließt sich das Wasser über dem Turm, eben als drüben ein greller Feuerschein aufflammt. . . . Fünf Meter Wasser stehen über dem Boot, als das brausende Schlagen von Schiffsschrauben, die sich in rasender Eile nähern, heranklingt. Sekunden nur, dann steht der Zerstörer über dem Boot. . . . Der Herzschlag scheint den Leuten im Innern zu stocken . . . wenn nur diesmal noch alles klargeht . . . um den Bruchteil einer Sekunde nur kann es sich handeln . . . er ist vorbei. Ein trockenes Knacken, ein zweites schwächeres gleich darauf. . . . Wasserbomben. Für diesmal zu spät.

Zwei Stunden fährt „U 95" getaucht westwärts weiter, als das Boot ganz unvermittelt vorn hochgerissen wird. Gleichzeitig kommt aus dem Vorderschiff die Meldung, daß deutliches Scharren und Scheuern an der Außenhaut zu vernehmen ist. U-Bootnetz! Einen Augenblick stockt der elektrische Antrieb. „Äußerste Kraft zurück!" . . . Das Scheuern hält an — anscheinend hat das Bugruder sich im Netz verfangen und wird festgehalten. . . . „Äußerste Kraft voraus!" . . . Einige Sekunden macht das Boot Fahrt, dann ein kurzer Ruck . . . die Stahltaue des Netzes scharren weiter nach dem Turm zu . . . wieder ist die Fahrt aus dem Schiff.

Die Stimmung ist zwar nicht besonders rosig, aber keineswegs gedrückt. Nicht zum erstenmal macht der

Kommandant mit einem englischen Unterwasserzaun Bekanntschaft. Die Hauptsache ist, daß die Maschinen intakt und das Boot heil geblieben ist.

„Alle Tanks fluten!" Der Zeiger des Tiefenmanometers schnellt um fünfzehn Meter vor. „Dreimal äußerste Kraft voraus!" Jetzt heißt es, biegen oder brechen. Ein leichtes Zittern . . . einige kurze scharfe Rucke, dann schießt „U 95" mit voller Geschwindigkeit voraus. Einzelne Tampen des zerrissenen Netzes schlagen noch an das Achterschiff, dann ist das Hindernis durchbrochen.

Der Steuermann, der eben zu seiner großen Beruhigung festgestellt hat, daß der Kreiselkompaß seine ungeheuere Geschwindigkeit noch immer ohne Störung beibehalten hat, wischt sich den Schweiß von der feuchten Stirn und meint dann aufatmend zum leitenden Ingenieur, der neben ihm in der Zentrale steht: „Nu fehlt heute nacht bloß noch 'ne U-Bootsfalle, dann haben wir aber auch den ganzen englischen Abwehrzadder erlebt!"

Die Nacht scheint aber den Ahnungen des Steuermanns nicht Recht geben zu wollen. Es ereignet sich nichts weiter. Noch funkeln die Sterne am Himmel, als „U 95" auftaucht. An Steuerbord schimmert das Feuer von Beachy Head minutenlang herüber, erlischt für eine Weile, um abermals aufzublitzen. Es kann sich nur um ein Signal für ein Schiff handeln, das die Fahrt über den Kanal wagen will, ein Leitlicht, nach dem sich der Kapitän des Fahrzeuges richten mag. Das Dringendste wäre zunächst, die durch das Netz

vielleicht verursachten geringen Beschädigungen festzustellen, das hat aber schließlich Zeit bis zum Morgen, da das Boot einwandfrei arbeitet. Wichtiger für den Augenblick scheint dem Kommandanten, sich davon zu überzeugen, welchem Fahrzeug eigentlich der ungewohnte Lichtschein von Beachy Head gilt. —

Das Boot stoppt. Aufmerksam spähen die Augen nach allen Seiten, und bald ist das Rätsel gelöst. Fünfzehn Minuten etwa sind vergangen, als die Lichter eines Schiffes an Backbord des Leuchtfeuers auftauchen. Nicht nur die Seiten- und Dampferlaternen des Herankommenden brennen, auch die Promenadendecks sind hell erleuchtet, aus mehr als hundert Seitenfenstern strahlt eine Flut von Licht nach außen. Was mag das bedeuten? Ein hellerleuchtetes Schiff mitten im gefährdetsten Sperrgebiet? Ein Neutraler wird doch nicht so wahnsinnig sein, hier unbekümmert, als gäbe es keine deutschen Tauchboote, spazieren zu fahren. Ein englisches Lazarettschiff, das nach Frankreich will, um dort jedenfalls Verwundete abzuholen! In einigen hundert Metern Entfernung muß es an dem gestoppt liegenden „U 95“ vorbeifahren. Schon sind alle Einzelheiten deutlich zu erkennen. Drei riesige Kreuze aus Glühlampen leuchten vorn, mittschiffs und achtern an der Bordwand, ein funkelnder Streifen zieht sich vom Bug nach dem Heck. Alles vollständig vorschriftsmäßig. Näher rauscht das Lazarettschiff heran. Auffallend ist, daß der Dampfer, wie man es bei den leeren Schiffen von solchen Abmessungen doch voraussetzen müßte, nicht hoch aus dem Wasser ragt,

und leer muß er sein, da er jetzt doch höchstens Verbandsmaterial, Krankentragen und Ähnliches an Bord haben kann. Die Sache scheint faul! Keine zweitausend Meter ist der Engländer jetzt ab. Im Glanze der zahlreichen Decklichter enthüllt sich im nächsten Augenblick eine ungeheure englische Niedertracht.

Aus dem Dunkel des Vorschiffs huscht plötzlich eine ganze Menge von feldmarschmäßig gerüsteten englischen Soldaten die unter der Brücke liegende Treppe hoch, auf die Promenadendecks. Eine Täuschung ist unmöglich! Ganz deutlich hebt sich alles genau übereinstimmend in den Gläsern ab. Was da drüben an khakifarbenen Männern zu sehen ist, sind keine Sanitätssoldaten. Gewehrläufe blitzen in den Decklichtern! Eine Gruppe wird so scharf beleuchtet, daß die ganze Ausrüstung bis in die kleinste Einzelheit festzustellen ist. Ein Irrtum ist gänzlich ausgeschlossen! Da kommt auch schon die Bestätigung. Während die Engländer sich völlig sorglos unterhalten, öffnet sich eine nach den Niedergängen führende Tür. Wütendes Schimpfen klingt durch die Nacht, hastig jagt ein Offizier die unvorsichtigen Leute nach dem Achterschiff in das Dunkel; in größter Eile stürzen sie davon. Warum diese Heimlichkeit bei Sanitätern? Ähnlich scheint es mit der Ladung im Schiffsinnern beschaffen zu sein: Kriegsmaterial für die Front. Die ungeheuren Gewichte schwerer Geschütze und größere Mengen von Munition drücken das Lazarettschiff bis zur Grenze der Schwimmfähigkeit herunter.

Morgen werden die Engländer in hysterisch-ohn-

mächtiger Wut zwar in die Welt hinausbrüllen, ein harmloses Lazarettschiff sei von einem deutschen U-Boot versenkt worden, hier aber gibt es kein Bedenken. Der eine Torpedo, der im Rohre harrt, rettet Tausenden von Kameraden Leben und Gesundheit.

In wenigen Minuten liegt der Engländer im Ziel des schußbereiten Bootes, das einige hundert Meter querab getaucht wartet.

„Steuerbord Bugrohr fertig!" Einen Augenblick später leuchtet die Mattscheibe auf: „Fertig!"

„Los!" Wenige Sekunden nur, dann erschüttert der starke Stoß der Explosion „U 95". Unmittelbar vor dem achtersten Mast hat der Torpedo aufgetroffen. Eine Minute darauf scheint das Lazarettschiff ein feuerspeiender Vulkan zu sein. Auseinandergerissen sinkt das riesige Fahrzeug unter der hochgehenden Munition mit aufbäumendem Vor- und Achterschiff in die Tiefe und mit ihm die für die Front bestimmten Granaten, Patronen und Geschütze; die Tommys, die sich im Schutze des Genfer Zeichens so sicher wähnten, daß sie sich aus dem Dunkel ins helle Licht hervorgewagt haben.

Tiefschwarze Nacht lagert über dem Kanal. Gleichmäßig rauschen die Wellen. An Steuerbord leuchtet das Feuer von Beachy Head, der Wegweiser, der das englische „Lazarettschiff" sicher nach Frankreich geleiten sollte. —

Während von allen Seiten, durch die riesige Explosion angelockt, Zerstörer und Bewachungsfahrzeuge heranpreschen, ist „U 95" längst schon in sicheren Tie-

fen westwärts abgelaufen. Wenn auch nicht viel Lebendes an der Stelle des Unterganges zu bergen ist, werden die Helfer jedenfalls doch zu sehr beschäftigt sein, um an eine, im Dunkeln doch aussichtslose Verfolgung denken zu können. So taucht der Kommandant also eine Stunde vor der Morgendämmerung auf, um vor allem erst die Akkumulatoren wieder aufzuladen. Noch liegen vierundzwanzig Stunden Kanalfahrt vor dem Boot, die alle erdenklichen Zwischenfälle bringen können.

Mit gewöhnlicher Marschgeschwindigkeit zieht „U 95“ in den anbrechenden Tag hinein. Kaum ist die Sonne aufgegangen, als es festzustellen gilt, ob durch das Netz irgendwelche Beschädigungen der Außenhaut verursacht wurden. Ein wirres Durcheinander von Drahtenden hat sich wie festgeschmiedet um das Vorschiff gelegt. Einer der vordersten Ölbunker ist eingebeult und leckt. Ein Glück nur, daß der unangenehme Zwischenfall sich nachts ereignete. Das sickernde Öl hätte im Tageslicht an der Oberfläche den Verräter gespielt, bis zur neuen Nacht hätte das Gehetzt- und Gejagtwerden dauern können. Nur zu leicht wäre es gewesen, der Spur an der Oberfläche zu folgen.

Mit allen verfügbaren Leuten wird das Netz beseitigt und das Leck gedichtet, und zwei Stunden später sind alle Schäden beseitigt, nur einige schampfiehlte Stellen am Vorschiff sind als ehrenvolle Narben zurückgeblieben.

Das Wetter ist klar und sichtig. „U 95“ hält sich

mitten im Kanal. Weder die englische noch die französische Küste sind in der immer breiter werdenden Straße zu sehen. Von Schiffsverkehr ist nicht viel zu bemerken. In weitem Abstande nur kommen die braunen Segel einiger Fischer, die dicht unter der englischen Küste kreuzen, in Sicht, am Spätnachmittag noch Rauchfahne und Masten eines anscheinend mit großer Fahrt laufenden Dampfers, der der französischen Küste zusteuert. Ebenso ruhig wie der Tag verstreicht die Nacht, und am Morgen steht das Boot am Westeingang des Kanals.

Ein Gefühl der Erleichterung bemächtigt sich der Leute. Wenn ihnen auch die zurückgelegte Strecke kein besonderes Heldenstück zu sein scheint, — haben sie doch auf ihren zahlreichen Fahrten oft schon ähnliche Hindernisse und Störungen kennengelernt — so liegt doch von jetzt ab die offene See vor ihnen, die weder Minen noch Netze kennt. Vielleicht zwar hat Herr Edison während seiner sechsunddreißigstündigen Arbeitszeit im Tage, die er auf dem Gipfel seines sagenhaften Berges verbringt, einen neuen amerikanischen Bluff erfunden, um die deutschen U-Bootsleute graulich zu machen. „Man tau“, würde der Obermatrose Tönjes sagen. Der Nachmittag schon bietet Gelegenheit, die Probe auf das Exempel zu machen.

Vom Westen kommend, taucht gegen drei Uhr über der Kimm ein Dampfer auf, dessen Umrisse nach kurzem deutlich auszumachen sind. Ein großer Transatlanter mit einem Schornstein und vier Masten. Tief

beladen. Drei große weiße Buchstaben leuchten von der schwarzen Bordwand: U. S. A. Ein Amerikaner. Ein seltener Bissen — im Sperrgebiet. Fünf Seemeilen steht er ab, als ihm der erste deutsche Gruß zwischen den Masten dicht über Deck entgegenschlägt.

Ganz unerwartet scheint den Herrschaften drüben diese Begegnung nicht zu kommen. Im gleichen Augenblick fast dreht er hart Backbord auf die Irische Küste zu, während seine Hilferufe S. O. S., S. O. S., S. O. S. nicht abreißen wollen. So leicht aber entkommt man nicht, auch wenn man Amerikaner ist. Die deutschen Grüße werden eindringlicher. Zwei Granaten schlagen in das Achterschiff ein. Er stoppt noch immer nicht. Eben hallt der Donner eines neuen Schusses über das Wasser, als drüben mehrere große Kisten über das Heck gestürzt werden.

Ein leichter Dunst scheint aus der See aufzusteigen, dünn, wie ein feiner grauer Schleier hebt er sich über dem Wasser, wird stärker, dichter, wallt in ganzen Schwaden hoch, breitet sich aus, legt sich als schützender Brodem vor das amerikanische Schiff. Es ist verschwunden. Künstlicher Nebel. Schießen hat keinen Zweck mehr, trotzdem aber soll er nicht entwischen.

Mit äußerster Kraft prescht „U 95" seitwärts ab, um die Nebelwand zu umgehen. Eine halbe Stunde verstreicht, da tauchen vorerst die Mastspitzen, dann der Schornstein und schließlich der ganze Schiffsrumpf des Amerikaners wieder auf. Die erste Granate trifft auch gleich diesmal die richtige Stelle. Aus der Mitte des Schiffes dringt weißer Dampf; es stoppt! Vorsichtig

nähert sich das Tauchboot dem Dampfer und umkreist ihn in sicherer Entfernung. Er ist unbewaffnet. Die Kerle drüben wissen genau, daß es sich hier um keine Komödie handelt, glauben indessen auch weiter noch die Schwerhörigen spielen zu können. Sie tun, obwohl seit zehn Minuten schon das Signal: „Verlassen Sie sofort das Schiff!" ausweht, als machten sie sich an ihren Booten zu schaffen, wollen aber anscheinend nur Zeit gewinnen, um feindlichen Streitkräften rechtzeitiges Heraneilen zu ermöglichen. Erst eine weitere Granate beschleunigt mit sanftem Nachdruck das Aussteigen.

Vier vollbesetzte Boote stoßen ab und kommen heran. Von weitem schon ertönt aus ihnen mörderliches Schimpfen. Das kann die Stimmung an Bord allerdings nur erheitern. Während die Amerikaner sich nähern, reißen Granaten ein Loch nach dem andern in die Wasserlinie ihres Dampfers, durch das die See in hellen Strömen eindringt. Und eben, als das erste Boot mit dem Kapitän anlegt, kentert sein Schiff und sackt weg. Mit ungeheuerer Beredsamkeit protestiert der Amerikaner gegen die „ungewarnte Torpedierung". Eine barsche Aufforderung unterbricht seinen Redeschwall. „Bringen Sie Ihre Schiffspapiere!" Während der Mann an Deck weiterschimpft und zetert, werden die Papiere durchblättert. Alle erdenklichen schönen Sachen: vom Stacheldraht angefangen bis hinauf zu schweren und schwersten Granaten.

Wieder unterbricht der Kommandant den Zornigen:

„Sie wollen gegen die Versenkung Ihres Schiffes pro- protestieren, das bis oben hin mit Kriegsmaterial beladen ist? Na, Sie scheinen ja eine eigenartige Auffassung von unserer Seekriegführung zu haben!“

Etwas kleinlauter geworden, meint der Kapitän des versenkten Fahrzeuges, er wolle ja nur gegen das „ungewarnte Torpedieren“ Verwahrung einlegen.

Der Kommandant lacht. „Unser Schuß genügt Ihnen wohl nicht? Und Ihre Nebelbomben? Ihr Auskneifen? . . . Sie können an Land rudern!“

Jetzt wird der Amerikaner, der kurz vorher noch so hohe Töne redete, sichtlich verlegen. Er jammert und barmt, weist auf das Gesindel in seinen Booten, mit dem die Fahrt unter Land wohl eine Woche dauern könne. —

Mit den Booten in Schlepp steuert „U 95“ nordwärts, um die Leute näher an die Küste heranzubringen. Eine Stunde später aber kommt ein Dampfer in Sicht, von dessen Bordwand die bunten norwegischen Farben leuchten. Wieder so ein Neutraler, dem das Geschäft über alles geht: Kohle von Cardiff nach Genua. Eine Weile darauf landet die schöne Kohle mehrere hundert Meter tief auf dem Grunde des Atlantik, ziemlich weit von ihrem Bestimmungsort, und die norwegischen Boote, die die Amerikaner bald überholen, segeln nach Land zu.

Der nächste Tag trifft das deutsche U-Boot mitten in der Biscaya. Hoffentlich beschert ihm der Zufall noch einige fette Bissen. Lange aufhalten darf es sich

hier allerdings nicht, da noch mehr als die Hälfte des Weges zurückzulegen ist. Gegen Abend kommt ein stolzer Viermaster in Sicht. Eben ist er beim Halsen, um über Stag zu gehen, als ihm eine Granate durch die Takelage pfeift. Ein weiteres Segelmanöver tut nicht mehr not. Die Besatzung des Schweden, deren Schiff nach Plymouth bestimmt war, ist bald darauf an Deck des U-Bootes, das sie vorläufig beherbergen will, da der Weg nach Land weit ist. Es sind ruhige, verständige Leute, dankbar für die Aufnahme, die ihnen an Bord zuteil wird. Schnell haben sie in den unteren Räumen ein Plätzchen gefunden, wo sie möglichst wenig stören. Der nächste Tag schon bringt ihnen überdies Befreiung aus dem Bootsinnern.

Siebzig Seemeilen etwa steht „U 95“ von Kap Finisterre ab, als ein englischer Erzdampfer ihm in den Weg läuft. Von weitem schon fällt eine ganze Pallisadenreihe von Ladebäumen auf. Mehr als vierundzwanzig stehen sie rund herum an der Reeling. Diese Schiffsart, die für Laden und Löschen der gewichtigen Erzmengen besonders gebaut ist, ist äußerst selten und wertvoll. Glücklicherweise erscheint kurz hinter dem Engländer ein spanischer Fischer, der die Schweden und die Besatzung des Engländers an Bord übernimmt.

Am Abend des dritten Tages kommt an Backbord Kap Trafalgar in Sicht. Die Straße von Gibraltar liegt voraus. Zitternd huschen die Scheinwerfer der Festung über die See nach Ceuta und nach Tanger hinüber, drehen, spüren, suchen, wollen die Straße

sperren, als wüßten sie, daß soeben ein deutsches Tauchboot durchzufahren beabsichtigt, und erlöschen wieder. Die afrikanische Küste liegt im Dunkel. Armierte Fischdampfer und zahlreiche kleine Torpedoboote bilden hier die Bewachung. Unbehelligt zieht das Boot an ihnen vorbei in das Mittelländische Meer hinein.

Eine gefährliche Stelle birgt vor dem Ziele nur noch die Straße von Otranto. In tiefer Dunkelheit wird das Kap S. Maria di Leuca gerundet, kurz nach Mitternacht tauchen voraus die Schatten der in der Straße wachehaltenden Patrouillenschiffe auf. Einzelne werden umgangen, dann wird mehrere Stunden getaucht, bis die Gefahrzone passiert ist. Am Mittag wachsen aus den tiefblauen Fluten der Adria die kahlen Karstfelsen der dalmatischen Küste auf, und eine halbe Stunde später weht von Bord eines heranbrausenden Zerstörers die österreich-ungarische Kriegsflagge, gleitet „U 95“ durch die Minensperre in den sicheren Hafen.

Der kritische Augenblick

„Nanu, was schleppt der Kerl denn hinter sich her? Können Sie sehen, mit was für 'nem Trog der dort lossegelt?" Wendet sich der Kommandant von „U 119" fragend an den neben ihm stehenden Wachoffizier, der gleich ihm seit längerer Zeit schon einen Schlepper beobachtet. Schwerfällig stampft er in der Dünung der großen Syrthe durch die See und macht kaum Fahrt. In den nächsten Minuten entpuppt sein Anhängsel sich als großer Leichter. Er muß schwer beladen sein, da er ziemlich tief eintaucht und, vom Winde abgetrieben, seinen Vorspann mehr zu ziehen scheint als dieser ihn.

Am frühen Morgen ist das deutsche Tauchboot an der tripolitanischen Küste angekommen, um dort den Schiffsverkehr zwischen Italien und den spärlichen Resten der Kolonie, die dem ehemaligen Bundesgenossen noch geblieben sind, zu stören. Zu Lande sind die Senussen und Araber erfolgreich bis an die Küste herangekommen und haben längst die glorreichen Eroberer auf schmale Küstenstreifen bei Tripolis und

Homs gejagt; nun soll ihnen auch die Verbindung zur See abgeschnitten werden. Den ganzen Tag über hatte sich nicht das geringste Rauchwölkchen gezeigt, das auf irgend welchen Schiffsverkehr hätte schließen lassen. Gegen Mittag war wohl einmal das spitze lateinische Segel eines eingeborenen Küstenfahrers aufgetaucht, der Kerl stand aber so dicht unter Land, daß durch die Verfolgung bald die Anwesenheit eines deutschen U-Bootes verraten worden wäre. Erst jetzt vor der Dämmerung taucht der Schlepper mit seinem Anhängsel auf. Der „edle Römer" scheint sich völlig sicher zu fühlen. Seine Seitenlichter brennen, als herrschte hier tiefster Frieden, als gäbe es kein Sperrgebiet und keine U-Boote, die in ihrem Jagdbereich schon dafür sorgen, daß sich niemand ungestraft sehen lasse.

Im Süden geht der Mond auf. In seinem bläulichweißen Lichte, das über der ruhigen See dahinzittert, heben sich die Umrisse der beiden Fahrzeuge, die ruhig und unbekümmert ihren Weg fortsetzen, scharf ab. Einen Augenblick nur dauert die Ueberlegung auf dem Turm des U-Bootes. Sollte der Bursche, der geradezu zum Abschießen herausfordert, etwas Hinterhältiges im Schilde führen? Er sieht zwar nicht so aus, der Teufel aber kann wissen, welch' neue Art von U-Bootsfalle das Ding dort vorstellen mag. Jedenfalls soll er vorerst von allen Seiten in voller Muße angesehen werden. Gestoppt, jederzeit klar zum Tauchen, liegt „U 119" und läßt die beiden

Schiffe in ziemlich naher Entfernung an sich vorüberziehen. Sie sind tatsächlich gänzlich schimmerlos. Ein kleiner Schlepper, der den Leichter anscheinend von Tripolis nach Homs ziehen soll. Mit dem wird nicht viel Federlesens gemacht.

„Stoppen Sie sofort!" schallt der Sprachtrichter durch die dunkle Nacht zum Italiener hinüber. Noch kann er nicht sehen, woher die Stimme kommt, aber er weiß Bescheid! Ein sinnloses Gebrüll antwortet dem Befehl, ein Hasten und Jagen hebt an Deck an. Während die italienische Mannschaft noch planlos umherjagt und „U 119" längsseit des Leichters geht, hat sich der Kapitän des Dampfers endlich zu einem seiner Nationalität würdigen Entschlusse durchgerungen. Klatschend fällt die Schleppleine ins Wasser, mit Hartruder dreht das Fahrzeug auf Land zu und sucht Hals über Kopf das Weite. Wohin er will, ist ihm wohl selbst schleierhaft. Der Kurs führt direkt in die Brandung. Anscheinend aber will er lieber dort zu Grunde gehen, als in die Hände des U-Boots fallen. Den Leichter überläßt er seinem Schicksal.

Kaum Sekunden dauert es, bis die Deutschen bei ihm längsseit sind. Die Sache beginnt ein humoristisches Aussehen anzunehmen. Kaum haben die Kerle begriffen, daß auf ihrem Untersatz ein Entrinnen vor der überlegenen Geschwindigkeit des Verfolgers ausgeschlossen ist, als sie sich Hals über Kopf in ihr eiligst über Bord gesetztes Boot stürzen und mit ihm in der Dunkelheit zu entkommen trachten. Auch das nützt ihnen nichts. Das U-Boot schießt um den

Schlepper herum und lädt die Italiener recht nachdrücklich ein, sich doch ein wenig an Deck zu bemühen.

So ganz einfach ist das aber nicht. Entweder haben die Kerle Angst oder sie wollen nicht, kurz, sie hängen an ihren Duchten, als wenn sie festgeklebt seien und brüllen dabei, als stäken sie am Spieße. Nicht einmal der von einem sprachgewandten U-Bootsmann einladend hinübergegebene Ruf „Avanti Savoia" verfängt. Bis endlich ein gut deutsches Wort mit ihnen geredet wird. Sie kriechen an Deck und jetzt erklärt sich allerdings nur zu bald das für Italiener immerhin merkwürdige Beharrungsvermögen. Die ganze Gesellschaft, vom Kapitän bis hinunter zum Heizer, ist — sinnlos betrunken. Schlapp torkeln sie an Deck herum und sind gänzlich haltlos. Mit vieler Mühe wird endlich aus ihnen herausgeholt, daß sie sich bereits an Land, noch vor Antritt der Fahrt, die nötige Seebereitschaft durch Uebernahme größerer Gebinde Alkohols gesichert hatten. Mochten doch diese Maledetti inglesi e loro amici, dieses verd... Engländerpack mit seinen Freunden, im Sperrgebiet zur See fahren, wenn es ihnen Spaß machte, sie aber, die Italiener, sollte man freundlichst damit verschonen. Und dann wagen es diese Kerle, rührselig werden zu wollen. Stammelnd und lallend versichern sie, daß sie nie etwas gehabt hätten gegen die Germani, das seien immer ihre Freunde gewesen. Ah, come sono buoni e bravi, gute und brave Leute . . . bis dem Kommandanten, der eine Zeit-

lang dieses widerlich jämmerliche Winseln um das — ach so teure — Leben ruhig angehört hat, der Ekel aufsteigt. Ein einziges Wort nur, eine Bewegung nach dem längsseit tanzenden Boote. Runter! Da versteht die Gesellschaft. Bedeutend schneller als sie heraufgekommen, stürzen sie in ihr Boot, rudern, rudern, als gelte jede Sekunde das Leben.

Während der Schlepper sich mit Hilfe einer Sprengpatrone eiligst aus dem Sperrgebiete entfernt, geht „U 95" auf die Suche nach dem Leichter, der in der Zwischenzeit etwas abgetrieben ist. Bald tauchen seine dunklen Umrisse wieder aus der Nacht hervor. Er ist bis obenhin mit Militärgut beladen. Auch er verläßt, ebenso schnell wie der Schlepper vor ihm, die Oberfläche. In der Nacht ereignet sich nichts mehr, und mit östlichem Kurs fährt „U 119" weiter.

Eben rötet sich im Osten der Himmel, als an Steuerbord der weiße Leuchtturm von Homs aus der See auftaucht. Gleich dahinter ragt ein Fabrikschornstein in die klare Luft, das spitze Minare einer Moschee; weiße, glatte Mauern von Araberhäusern und dazwischen an erhöhten Stellen gelbe Regierungsgebäude und Kasernen zeichnen sich ab. Die beiden alten Forts drohen von überragender Stellung hinaus auf See.

Alles scheint drüben in tiefem Schlafe zu liegen. Nichts rührt sich, als „U 119" näher heran kommt. Etwa zwei Seemeilen steht es ab, als vom Turm an die bereits klargemachten Geschütze der Befehl kommt:

„Dreißig Hektometer! Schieber: links, zwozehn! Auf das gelbe Gebäude mit der Funkenstation!“

Im nächsten Augenblick rollt der Donner des Schusses über die fast spiegelglatte See nach Land zu. Bevor sein Dröhnen aber dort vernommen wird, schlagen schon die Granaten mitten in die Kasernen, aus denen gleich darauf in dichten Scharen mehr oder weniger bekleidete Menschen herausstürzen. Und wieder blitzt es auf See auf, dröhnt der Donner, bersten die Granaten. In Fliegerschuppen und Regierungsgebäude fegen sie, schlagen die Marconistation vom Dache und spritzen in die dichten Haufen der planlos in wahnwitziger Angst Umherirrenden. An drei Stellen schon züngeln Flammen empor und wälzt sich schwerer Rauch, als die Italiener sich endlich darauf besinnen, daß in den beiden Forts auch Geschütze stehen. Zwar waren sie bisher gegen die immer näher andrängenden Eingeborenen nach Süden gerichtet, schnell aber werden sie jetzt nach See zu gedreht.

Vierzig Granaten hat „U 119“ verfeuert, als drüben der erste Schuß fällt. Was die Italiener an Zeit verloren haben, suchen sie jetzt durch ungeheuerliche Munitionsverschwendung wettzumachen. In unaufhörlicher Folge blitzt es in den Forts auf, heben sich die Wassersäulen der einschlagenden Granaten. Bald haben sie sich eingeschossen. Immer dichter heran, in bedrohliche Nähe des Bootes fegen die Geschosse, bis sich der Kommandant, der seine Aufgabe voll erfüllt sieht, entschließt, zu tauchen und unter Wasser abzulaufen. —

* * *

Drei Tage und drei Nächte schon streift „U 119" ostwärts zwischen Kreta und der afrikanischen Küste durch das Mittelländische Meer. Von Tag zu Tag macht sich die Lähmung der feindlichen Schiffahrt fühlbarer. Die in Friedenszeiten und auch noch zu Beginn des Krieges so belebte Handelsstraße, über die Indiens, Chinas und Australiens Güter gingen, liegt öde und vereinsamt. Die Neutralen begannen zuerst mit der zwar bedeutend längeren, dafür aber ungefährlicheren Fahrt um das Kap der guten Hoffnung, die Engländer und Franzosen sind ihnen bald gefolgt. Die reinste Idylle hat sich an Bord entwickelt. Fühlbar heiß brennen die Strahlen der Sonne auf das stählerne Deck. Die Luft im Raum ist, obwohl alle Luken geöffnet sind, tagsüber schon recht unerquicklich, so daß man die kühlere Nacht herbeisehnt. Wenn auch alles ziemlich ungeduldig nach dem Feinde, der sich nicht zeigen will, ausspäht, bietet andererseits wieder die Verödung der Seewege doch manches Gute. Abends hält „U 119" dicht an Land zu, dort, wo es die Tiefenverhältnisse gestatten, und wenige Minuten später tummelt sich fast die ganze Besatzung im Wasser. Bei einigen Leuten, die absolut nicht wieder heraus wollen, bedarf es etwas energischerer Aufforderung von seiten des Kommandanten, nicht loszugondeln, um etwa auf eigene Faust U-Boot-Krieg zu führen. Später dann sitzt alles, nachdem dem Meisterwerk des Schmutje Ehre angetan wurde, an Deck, schmaucht vergnügt seinen Tobak und lauscht andächtig den neuesten Schlagern, über die das Grammophon ver-

fügt. Eine harmlos fröhliche Ausgelassenheit herrscht, als sei nicht Krieg, als könnte nicht im nächsten Augenblick von irgendwoher der Feind auftauchen.

Fast unangenehm glatt liegt am nächsten Tage die See. Wie ein leises, kaum merkbares Atmen geht es über die Oberfläche, die stundenlang noch die Spur des Kielwassers bewahrt. Wundervoll sichtig ist das Wetter, klar und rein die Luft. Nichts zeigt sich. Fern im Süden blinkt wohl hier und da unter den Strahlen der flimmernden Sonne in grellweißem Schimmer die afrikanische Küste mit ihren kahlen Sanddünen auf, sonst aber ist das Bild seit Tagen schon stets das gleiche: das einsame, ruhige, verlassene Mittelmeer.

Wie gestern und vorgestern sonnt sich auch heute wieder alles, was nicht unten im Schiff beschäftigt ist, oben an Deck. Ein Teil der Leute hat mit vieler List ein Plätzchen erobert, das dem Kopf wenigstens einigermaßen Schutz gegen die blendende Lichtflut bietet, andere „kloppen" ihren Skat, spielen eine Partie Sechsundsechzig oder erzählen sich ihre letzten Abenteuer an Land, wobei natürlich die holde Weiblichkeit nicht zu kurz kommt. Aehnlich sieht es auf dem Turm aus. Dort sitzen die Offiziere und besprechen die weiteren Unternehmungen, die „U 119" von Alexandrien nach dem Suezkanal bringen sollen, suchen dann zum hundertsten Male mißmutig und verknurrt die Kimm ab, die immer noch ruhig in ihrem bläulichen Dunste liegt. Und über die Offiziere, die Schlafenden, die Erzählenden und Spielenden hin klingen die lockenden Töne aus dem Zi-

geunerbaron: „Wer uns getraut, ich sag' es euch, der Dom" . . . „Eine Mine!" Schrill gellt der Ruf in den tiefen Frieden hinein, läßt die Schläfer hochfahren, Karten, Bücher und Papiere an Deck fliegen, kein Mensch achtet des Grammophons, das seine Melodien weiterschnurrt, alles hat nur Augen und Sinn für die Mine, die soeben gesichtet ist.

Etwa hundert Meter rechts voraus ragt ein dunkler Buckel vorn über die Oberfläche hinaus. Überall glitzert und flimmert das Wasser, der eine Punkt nur unterbricht die Gleichförmigkeit. Eine Treibmine? Soll sich die etwa von der Nilmündung oder vom Suezkanal losgerissen haben? Vorsichtig nähert sich das Boot dem gefährlichen Gegenstande, der so harmlos aussieht, als berge er nicht hundert Kilogramm Sprengstoff in seinem Innern. Die Gewehre sind an Deck geholt, um die Mine im Ablaufen abzuschießen. Etwa fünfzig Meter noch ist „U 119" ab, als von der Brücke lautes Gelächter und der Ruf ertönt: „Eine Schildkröte!" Eben will alles anlegen, um den ungewohnten Bissen für die Küche zu erobern, als die „Mine" durch das Geräusch der Motoren erwacht und langsam wegsackt.

* * *

Gegen Abend verschwinden die tiefen, blauen Farben des Wassers, machen vorerst einer grünlichen, dann hellgelblichen Tönung Platz und gehen schließlich in schmutziges Graubraun über. Die Mündung des Nils macht sich bemerkbar. Ganz in der Ferne, kaum

noch wahrnehmbar, steht in den Strahlen der untergehenden Sonne grauer Landdunst.

Es dunkelt bereits. Von Land her kommt der Schein des Blinkfeuers der Ennostoshuck bei Ras et Tin durch die Nacht herüber, mehrere feste Feuer, und darüber, ganz im Hintergrunde, die rötliche Dunstkuppel des beleuchteten Alexandrien. Vorläufig ist nichts zu machen, als die Einfahrt nach ein- und ausfahrenden Schiffen zu beobachten. Die Aufgabe ist nicht leicht, da bei Nacht auf die große Entfernung hin, in der das Boot wegen der in die See vorgelagerten Sände gehalten werden muß, nur schwer Genaues auszumachen ist. Stundenlang pendelt „U 119" vor der Mündung auf und ab. Kein Schiff zeigt sich. Ganz ferne nur, im Norden tauchen für kurze Zeit die Lichter eines Dampfers auf. Er steht aber weit ab und läuft zu hohe Fahrt, als daß es sich lohnte, mit Aussicht auf Erfolg auf ihn Jagd zu machen.

Kaum graut der Morgen, als das Boot taucht, um nicht etwa durch Schiffe, die bisher im Dunkel verborgen waren, überrascht zu werden. Vorsichtig sucht das Sehrohr die ganze Gegend ab. Nach Land zu sind einige Fahrzeuge zu erkennen, in der Nähe aber scheint die See überall so einsam und verlassen, wie in den letzten Tagen. Erst gegen Mittag kommt von Alexandrien her eine starke Rauchwolke auf. Eine halbe Stunde später leuchtet die Bugwelle eines mächtigen, schwarzen Transporters mit zwei Schornsteinen, der mit hoher Fahrt herangebraust kommt, in der Sonne. Im Kielwasser, eine Seemeile

ab, folgt sein Geleitschiff, ein Kreuzer der Foxglove-klasse. Er hat wohl etwas später losgeworfen und dampft jetzt zusehends auf. Der Transporter scheint voll beladen mit Menschen. Ueberall, auf den langen Promenadendecks des Dampfers, der anscheinend der Orientlinie angehört, auf Back und Achterdeck wimmelt es von Khakileuten, die wohl dem hoffnungslosen Salonikiunternehmen als neues Kanonenfutter für den Cernabogen dienen sollen.

Vierhundert Meter ist er ab, als die helle Blasenbahn auf ihn zuschießt. Eine Sekunde spiegeln sich im Sehrohr entsetzte Gesichter, deuten ausgestreckte Arme auf das nahende Verderben, stieben graugelbe Gestalten wirr durcheinander und strömt weißer Dampf zum Hilferuf aus der Dampfpfeife am vorderen Schornstein, dann hebt sich an der Vorderkante der Brücke eine mehr als dreißig Meter hohe Sprengwolke. Der eine Schuß genügt. Schwerfällig neigt sich der mehr als achttausend Tonnen große Kasten mit der Nase vorn über und sinkt.

Einige Minuten läuft „U 119" mit eingefahrenem Sehrohr auf den Geleitkreuzer zu, dann wird für den Bruchteil einer Sekunde nur ausgefahren. Eben verläßt der Torpedo das Rohr, als es drüben aufblitzt und das Dröhnen in unmittelbarer Nähe einfallender Granaten erklingt. Mitten hinein der Schlag des am Kreuzer explodierenden Torpedos. Dann tiefe Stille. Eine halbe Stunde später tauchen die Sehrohre schon ziemlich weit ab bis über die Oberfläche heraus. Dort wo der Transporter sank,

ist nichts mehr zu sehen als mehrere Schiffsboote, die an der Untergangsstelle liegen und versuchen, aus dem Gewimmel der um sie treibenden Menschen zu retten, was noch lebt. Einige hundert Meter ab liegt bewegungslos der Kreuzer. Die See spült bereits über sein Heck, zusehends sackt er tiefer. Einen Augenblick überlegt der Kommandant, ob er herangehen und dem Engländer einen zweiten Schuß geben soll. Von Alexandrien aber nähern sich in hoher Fahrt mehrere Zerstörer. Bald müssen sie heran sein. Es hieße nur das Boot gefährden, denn für den Kreuzer kommt die Hilfe doch zu spät. An Einbringen ist bei ihm nicht mehr zu denken. —

* * *

Ununterbrochen, seit dem frühen Morgen, flammen aus den gelben Dünen, die im Lichte der untergehenden Sonne wie in Blut getaucht scheinen, feurige Blitze auf, spritzen hohe aus Sand und grünlich-giftigen Pulverschwaden gemischte Säulen, rollt der Donner der Geschütze in die Wüste hinein. Seit mehreren Tagen stürmen die Engländer, die vom Kanal aus ihre Bahn längs der Küste bis auf El Arisch vorgetrieben haben, gegen die türkischen Stellungen bei Gaza an. Zweimal und dreimal schon sind sie zurückgeschlagen, ein weites Leichenfeld deckt den Sand, und immer wieder versucht es der Gegner von neuem. Zu Lande und von See aus. Seit Stunden prasselt das Trommelfeuer, heben sich, eine neben der anderen, zur zusammenhängenden Wand anwachsend, die Sand- und Pulverwolken. In letz-

tem, gewaltigstem Ansturm sollen die türkischen Linien durchbrochen und der Weg nach Jerusalem freigemacht werden.

Was an Schiffen in Alexandrien und Port Said verfügbar war, ist herangezogen. Aus sicherer Entfernung, von Land aus nicht erreichbar, heulen die dicken 30,5 Zentimeter-Granaten der schweren Schiffsgeschütze heran, dazwischen die Geschosse der Mittelartillerie. Der letzte Widerstand soll und muß gebrochen werden. Das Trommelfeuer steigert sich zu einem Höllenorkan, der ungeheure Stahlmassen gegen die türkischen Gräben schmettert. Dichte Rauchwolken umlagern die Schiffe, wachsen höher und höher bis an die Mastspitzen hinauf. Noch halten die Verteidiger, wenn auch ihre Gräben halb verschüttet sind, stand. Gegen die Batterien an Land und die Sturmtrupps der Infanterie setzen sie die eigenen Truppen, die immer wieder unter brausendem Allahruf zum Gegenstoß vorstürmen, ein. Gegen die Schiffsgeschütze, die immer größere Lücken reißen, sind sie hilflos.

Hoch über den Schiffen kreist ein Doppeldecker, dessen helle Tragflächen und große Schwimmer sich klar vom dunkelblauen Himmel abheben. Genau verfolgt er die Aufschläge und signalisiert seine Beobachtungen. Eben wendet er sich von Land wieder den Schiffen zu, als er plötzlich über sie hinaus der offenen See zuschießt. In jähem Sturze saust er nach unten, fast bis auf die Oberfläche hinab. Im nächsten Augenblicke tönt das trockene Hämmern und Knattern seines

Maschinengewehrs, spritzen seine Geschosse hageldicht in die See. Dann steigt er wieder, kreist über den Schiffen. Wie auf ein Kommando stellen die das Feuern ein. Sekunden später haben sie Fahrt aufgenommen und streben in wilden Zickzackkursen mit äußerster Kraft nach Westen. Ihre Geschütze feuern gegen einen Feind, der nicht zu sehen ist.

Zur rechten Zeit! Aus den englischen Gräben lösen sich die Sturmtrupps, stürmen über den Sand hinweg gegen den Feind, dem ihre Schiffe soeben noch den letzten Rest geben sollen. Die aber sind im kritischsten Augenblick verstummt. . . Aus einem rätselhaften Grunde, ganz gegen die Vereinbarung, brausen sie davon, verschwinden aus Schußweite, wo doch alles von ihnen abhängt. . .

Die Engländer stutzen, zögern... reihenweise mähen die türkischen Geschosse sie nieder, türmen neue Leichenhaufen neben und über die alten . . . sie fliehen . . . hinter ihnen drein stürmt in wuchtigem Stoß die türkische Infanterie: die erste Stellung wird überrannt, die zweite, erst vor der dritten macht sie halt. Einzelne erst, dann ganze Züge, Verbände, bis sich die ganze Masse des englischen Angreifers planlos in hastigem, überstürztem Rückzuge nach Süden zu retten sucht . . . in die Wüste. . .

Aus der sonnendurchzitterten Oberfläche der See stoßen zwei dünne Rohre empor, ein grauer Turm hebt sich, leicht spült das Wasser über Vor- und Achterschiff. Dann steigt am vorderen Sehrohr von „U 119“ die deutsche Kriegsflagge hoch. . .

Das brennende Meer

„Wie denken Herr Kapitänleutnant über die Kanone? Wollen wir die nicht mitnehmen?“ ruft der Offizier der Sprenggruppe vom Achterdeck des Leylanddampfers zum Kommandanten von „U 187“, das etwa dreißig Meter ab liegt, hinunter. Zu seinem Bedauern klingt es aber zurück: „Lassen Sie das Ding drüben, das Abbauen der alten Schmeißbüchse hält uns zu lange auf.“ Der Offizier scheint sein Herz an das kleine Geschütz, auf dessen blankem Rohre sich die Sonne spiegelt, gehängt zu haben. Das Rohr läßt sich leicht lüften, nur das Losschrauben des Pivots würde zeitraubend sein. Sofort gibt er seine Entdeckung weiter, und diesmal hat er Glück. Das kleine Geschütz darf mitgenommen werden, doch fordert der Kommandant gleichzeitig auch einen geeigneten Unterbau. Das ist nicht einfach. Forschend streift der Offizier über das Oberdeck. In der Kombüse endlich findet sich ein Gegenstand, der mit Bordmitteln ohne weiteres zur Lafette umgebaut werden kann: Ein—leider leeres Weinfaß! „U 187“ geht vorsichtig unter das Heck des Dampfers. Das Rohr wird herabgefiert, gleich darauf folgt die Lafette. Zwar macht der Kom-

mandant zuerst über diese eigenartige artilleristische Verstärkung ein recht erstauntes Gesicht, er sagt aber nichts, weil er sich, innerlich schmunzelnd, im Geiste bereits ausmalt, auf welche Art die Besatzung den Einbau der Kanone bewerkstelligen wird. Jedenfalls ist die Geschichte ganz neuartig.

Während die Sprengpatronen den Dampfer in die Tiefe befördern, wird schleunigst eine Kommission von Sachverständigen zusammengerufen, die über den Einbau des neuen Geschützes beschließen soll. Bald ist die wichtige Frage, die mit bitterem Ernst behandelt wird, auch praktisch gelöst. Das Weinfaß wird vor allem mit mehreren Stahldrahttauen an Deck so festgezurrt, daß es sich nicht mehr bewegen kann. Ebenso wird das Rohr befestigt. Zwar kann das so entstandene Ding nicht gerade ein Modell für eine Mittelpivotlafette genannt werden, jedenfalls aber hat „U 187“ ein Geschütz mit Munition mehr. Die Nummer Zwei des alten Schiffsgeschützes wird Nummer Eins. Nun fehlt nur noch die Gelegenheit, die neue Kanone auszuprobieren; aber auch die läßt nicht lange auf sich warten.

Am frühen Morgen war der englische Leylanddampfer, der eine Unmenge Gefrierfleisch von Argentinien für die englische Armee an Bord gehabt hatte, versenkt worden. Kurz nach Mittag schon taucht, aus dem Bristolkanal kommend, wieder ein Dampfer auf. Unglaublich dreckig sieht der Bursche aus, als er sich in langsamer Fahrt heranschiebt. Der kommt sicher mit Kohlen von Cardiff. Selbst der dicke Kohlenstaub aber kann den Schmutz nicht verdecken, der in breiter

werdenden Streifen unter den Ausgüssen bis auf die Wasserlinie hinabführt, nicht den vielen Rost, der rötlich überall auf den einzelnen Platten zutage tritt. Die Decksaufbauten, die vor vielen Jahren vielleicht weiß waren, sind in ihrer Farbe, soweit überhaupt solche zu sehen ist, nicht näher zu bezeichnen. Ein schmutziges Grau, dem der Kohlenstaub ein „marmorartiges "Aussehen verleiht. Ein Engländer würde in solchem Zustande nicht zur See fahren. Selbst für einen Franzosen, der, was Reinlichkeit anbelangt, nicht so heikel ist, scheint der Bursche doch zu dreckig. Es kann sich nur um einen Portugiesen oder um einen Italiener handeln. Diese Herrschaften legen auf Äußeres ebenso wenig Wert, wie auf das eigene Innere. Gleichgültig freilich, welche Nation sich um die Ehre der Zugehörigkeit streiten mag, hier ist Sperrgebiet, es wird kein Federlesens gemacht. Noch ist die Granate des ersten Geschosses nicht drüben eingeschlagen, als auch schon die erbeutete Kanone ein ernstes Wörtchen spricht. Ihre Stimme ist zwar nicht eindringlich, der Geschützführer aber legt volle Ehre mit ihr ein. Seine Granate sitzt mittschiffs, eben über der Wasserlinie. Der Erfolg ist zauberhaft. Der Dampfer stoppt sofort. Das Geschoß muß einen Kessel getroffen haben. Weißer Dampf quillt unter dem Aufbau hoch. Ein Boot wird zu Wasser gefiert, kaum ein halbes Dutzend Männer hockt darin, die Mühe haben, das gebrechliche kleine Fahrzeug in der hohen Dünung vor dem gefährlichen Zusammenschlagen mit der Bordwand zu bewahren.

Eine Weile sieht der Kommandant von „U 187“ ruhig zu, bis oben an Deck lebhaft gestikulierende Kerle herumtanzen und keine Anstalten machen, das Schiff zu verlassen. Endlich, nachdem seine Geduld erschöpft ist, gibt er Befehl, zwei weitere Granaten herüber zu schicken. Beide schlagen im Vorschiff ein. Ein wenig Erfolg ist bereits zu bemerken. Drei Kerle lassen sich an den Bootsläufern hinunter, und das Boot setzt ab. Immer noch aber ist mehr als die Hälfte der Besatzung an Bord. Bis zu dem in Lee stehenden Boot dringt ihr Gebrüll herüber.

„Herr Kapitänleitnant!“ läßt sich plötzlich der Rudergänger, der kopfschüttelnd den Vorgang ansieht, vernehmen. „Ich glaube, die Laite sind wasserschai! Die hob'n Angst vorm Versaufen!“

Es scheint tatsächlich so. „U 187“ kreist vorsichtig um den Dampfer herum, um festzustellen, ob kein verborgenes Geschütz an Deck steht. Dann, nachdem Name und Heimatshafen, „Nostra Signora di Torre Marino, Messina“ erkannt sind, geht er längsseit.

In recht klarem Fortissimo wird die schlappe Bande aufgefordert, das zweite Boot zu Wasser zu lassen. Ein wüstes Durcheinanderschnattern folgt, aus dem auch nicht ein Wort zu verstehen ist. So viel nur wird klar, daß die Gesellschaft nicht etwa Widerspenstigkeit beabsichtigt; sie haben einfach Angst! Wer weiß, wo der italienische Kapitän diese Mannschaft shanghait hat. Erst als die Leute sehen, daß die Deutschen keinen Spaß verstehen, und die Geschütze abermals ge-

laden werden, bequemen sie sich, das zweite Boot zu Wasser zu lassen. Freilich dauert es fast eine halbe Stunde, bis es so weit ist, und die Italiener, mehr oder weniger durchnäßt, von ihrem Schiffe abstoßen. Nach zehn Schüssen, die über der Wasserlinie aufschlagen, ist Italien um dreitausend Tonnen Kohle ärmer.

Die beiden nächsten Tage bringen nur einen dicken Dampfer, der aber eine für England gerade jetzt so wertvolle Ladung enthält: Schmalz, Salzfleisch und Cornedbeef von Armour aus Chicago. Ein Bedauern nur herrscht, als sich der Engländer mit der Nase voraus empfiehlt, daß das Schiff nicht als Prise eingebracht werden kann. —

Das Wetter ist ruhiger geworden. Der Nordwestwind, der die letzte Zeit wehte, ist bis auf Stärke zwei abgeflaut und schließlich gegen Abend ganz eingeschlafen. Blutrot setzt die Sonne im Westen auf, wie flüssiges Gold spiegeln sich ihre Strahlen auf der glatten See. Die Nacht bricht an. In voller Klarheit schimmern die Sterne, wie ein leichter bläulichheller Schein liegt es über dem Wasser.

Im Südwesten schiebt sich kurz nach Mitternacht ein dunkler Schatten heran. Ein Schiff! Es fährt abgeblendet, so daß die Umrisse nur eben noch zu erkennen sind. Ein Tankdampfer von mindestens achttausend Tonnen, ein stattlicher Bursche, der mindestens zwölftausend Tonnen Heizöl schleppt. Er ist anscheinend völlig ahnungslos, kann von dem kaum über das Wasser tauchenden kleinen U-Boote in der tiefen Dunkelheit nichts sehen. Er ist sicherlich bewaffnet, bis

die Kanoniere aber das kleine Ziel finden, hat das Schiff mindestens schon zehn Granaten im Leibe.

Zwei grelle Blitze zerreißen die tiefe Dunkelheit, weitere folgen Schlag auf Schlag. An der hohen Bordwand leuchtet Feuerschein auf, dann fegen ein paar Granaten in das Achterdeck, wo das Geschütz stehen muß.

Mitten aus dem Schiff heraus dringt gelblichroter Flammenschein, längs der Bordwand schießt ein Feuerstrom herab, breitet sich aus, fließt achteraus von dem noch in Fahrt befindlichen Dampfer. Mit unheimlicher Schnelligkeit wächst er, wird zum See, zu einem wogenden, rauschenden Flammenmeer. Um das Achterschiff züngelt es, leckt gierig längs des gestoppten Schiffes, nach vorn .... dann steht der ganze Dampfer in flammender Lohe. Das Meer brennt ... Es zischt und faust, das Deck birst in der furchtbaren Glut auseinander, eine schwere, schwarze Wolke treibt nach der französischen Küste zu ....

Fast vier Wochen schon ist „U 187" in See. Alle Torpedos bis auf einen sind verschossen, der Vorrat an Heizöl und Proviant geht zur Neige. Es wird Zeit, an die Heimkehr zu denken. Der Weg um Schottland ist noch weit und nicht ganz einfach. Wenn hier auch weder Netze noch Minen drohen, so sind doch zahlreiche Kriegsschiffe und Bewachungsfahrzeuge auf der Streife, die allerlei unliebsame Zwischenfälle herbeiführen können. Der Morgen graut. Stundenlang noch leuchtete achteraus der Feuerschein des brennenden Tankdampfers, bis er allmählich unter der Kimm verschwand. Mit nördlichem Kurs holt „U 187" um die

Südwestecke Irlands herum; wie greifende Finger tauchen die in die See vorspringenden Halbinseln des Landes auf, kleine Inseln, zum Teil mit Leuchttürmen, liegen vor ihnen. In weiter Ferne kommt ein mit hoher Fahrt nach Süden laufender Panzerkreuzer der „Cressy"-Klasse in Sicht. Verlockend leuchten seine vier Schornsteine zwischen den Pfahlmasten herüber. Es ist ganz ausgeschlossen, an ihn heranzukommen. Der eine noch übrige Torpedo muß auf günstigere Gelegenheit warten. An Steuerbord taucht nachts noch eben über der Kimm ein Feuer an der Nordwestecke Irlands auf, dann heißt es die Anmarschstraße zum Nordkanal zwischen Irland und Schottland zu durchqueren. So scharf und aufmerksam die Augen auch das Dunkel zu durchdringen suchen, nichts zeigt sich. Weit in der Ferne nur leuchtet es mehreremal in kurzen fahlen Blitzen herüber. Es ist nicht zu erkennen, ob dort ein Kreuzer mit seinen Scheinwerfern die See absucht, oder ob es sich um Wetterleuchten handelt.

Am Mittag des nächsten Tages tauchen voraus die dunklen Felsen von St. Kilda auf. In blendender Weiße schimmert zuhöchst der Leuchtturm herunter, dessen Feuer nachts weit in die See hinausstrahlt. Etwa fünfundzwanzig Seemeilen östlich der Insel stehen drei Fischdampfer ziemlich dicht beieinander. Mit langsamer Fahrt ziehen sie ihre Netze hinter sich her. Ab und zu stößt eine dicke Rauchwolke aus Schornsteinen, Mannschaften eilen über Deck; straffgespannt stehen die Stahlleinen der Schleppnetze seitwärts achteraus. . . .

Der nächststehende Dampfer stoppt. Der Kapitän steigt aus dem Ruderhaus an Deck. In der klaren sichtigen Luft ist deutlich zu erkennen, wie ein Mann die Dampfwinde anläßt. Das Netz wird längsseit geholt, die Scherbretter an Deck genommen, der Beutel hochgeheißt, bis er mitten über dem Verdeck steht. Dann entleert sich mit einem Schlage der in der Sonne silbernblinkende Fang. Die beiden anderen Fischer ziehen inzwischen gleichmäßig weiter vor ihren Netzen her.

Fünfhundert Meter von dem gestoppt liegenden Fahrzeug taucht „U 187" auf, unverzüglich fährt der erste Schuß hinüber. Die Fischer wissen sofort Bescheid. Kaum zehn Minuten später sitzen sie im Boot und rudern ab. Auch die beiden anderen Schiffe haben sofort gehorsam gestoppt. Sie liegen etwa tausend Meter ab, und anscheinend werden auch dort bereits die Boote zu Wasser gelassen. In den ersten verlassenen Dampfer fegen die Granaten hinein. Nach drei Schüssen sackt er tiefer und beginnt zu sinken. Da ... mit äußerster Fahrt prescht der in der Mitte stehende Fischer plötzlich heran. Die Kerle müssen das hindernde Netz gekappt haben .... auf siebenhundert Meter ist er heran .... die Reeling unter der Back schlägt herunter .. ein Feuerstrahl spritzt hervor .... wieder und wieder, in schneller Folge .... schmetternd kracht es auf den Turm, reißt den Rudergänger über Bord und wirft Kommandant und Wachoffizier zu Boden.

„Rein ins Boot! Schnelltauchen!" Voran läßt sich der Kommandant in den Turm gleiten, an ihm vor-

bei stürzen die Leute in die Zentrale hinunter .... Die Hälfte des Turms noch ragt aus dem Wasser ... wenige Sekunden nur, und die See nimmt „U 187" schützend auf .... ein harter Schlag auf den Turm, der das ganze Boot erzittern macht .... eine grelle Flamme leuchtet auf .... beißender Pulverqualm dringt heran, legt sich schwer auf Auge und Lunge ... Das Licht erlischt. Durch die Seitenfenster nur noch dringt grünlichfahler Schein .... Wasser rieselt in die Zentrale hinab ... in hellem Strahl schießt es nach ... immer mehr ....

„Turm abschließen!" Die Reservebeleuchtung flammt auf. In der Zentrale sieht es wüst aus. Sprengstücke der im Turm platzenden Granaten haben ihren Weg nach unten gefunden. Ruderleitungen, Kommando-Elemente sind zerrissen, das Heckruder klemmt, der Kreiselkompaß steht. Nach Steuerbord überliegend, sackt das Boot unheimlich schnell, zwanzig Meter ... dreißig ... fünfundvierzig ... und fünfzig Meter überschreitet eben der Tiefenmesser, als es endlich gelingt, das Boot aufzufangen. Die Tiefenruder und die Motoren sind intakt geblieben.

Drei Minuten sind verstrichen, seit „U 187" getaucht ist. Der Turm steht voll Wasser. In ihm ist der Kommandant geblieben. Die Hoffnung, ihn noch lebend bergen zu können, ist verschwindend gering, versucht aber muß es werden. Oben lauert der Feind. Es heißt ihn durch plötzliches Auftauchen zu überraschen und sogleich unter Feuer zu nehmen.

Die Geschützmannschaften halten sich klar, um sofort an Deck springen zu können ....

„Ausblasen!" Kaum dreihundert Meter hinter dem Heck der Falle schießt „U 187" an die Oberfläche .. die Luks schlagen auf, hageldicht sausen die Granaten in den überraschten Engländer hinein, der sein Opfer an anderer Stelle sucht .... Krachend geht das Ruderhaus in Trümmer .... mitten in die Geschützmannschaft unter der Back fegen die deutschen Geschosse .... reißen das Geschützrohr aus seiner Wiege, schmettern die zerfetzte Bedienung über Bord .... Dann schließen sich die Wellen des Atlantik über der Falle. Die wird nie wieder deutsche Seeleute meucheln ....

In wenigen Sekunden ist der Turm entwässert. Hier hat die englische Granate weit mehr Schaden angerichtet als unten. Rohrleitungen, Kommando-Elemente und sonstige Einrichtungen hängen verbogen und zerrissen an den Wänden, die dicken Glasscheiben sind zertrümmert. An Deck des Turms liegt der Kommandant. Ein gnädiges Geschick hat ihn vor dem qualvollen Tode des Ertrinkens bewahrt, das Ende muß durch eine schwere Brustverletzung eingetreten sein, bevor das Boot tauchte.

Noch fehlt der Rudergänger, der vom ersten Treffer über Bord gerissen wurde. Während im Boot hilfreiche Hände um den verletzten Wachoffizier bemüht sind, wird die See nach dem Vermißten abgesucht. Umsonst. Nur Schiffstrümmer und Rettungsringe der beiden versenkten Engländer treiben herum,

in weiter Ferne verschwindet eben der dritte Fischdampfer. Eine Stunde spähen besorgte Augen umsonst nach dem Kameraden aus. Nichts .... Deutscher Seemannstod .....

Alles, was nicht an Maschinen und Rudern zu tun hat, wird angestellt, die Störungen zu beseitigen. Hoffentlich gelingt es, das Boot wenigstens einigermaßen tauchklar zu machen und Rudereinrichtung und Kreiselkompaß wiederherzustellen. Bis nach Hause muß es langen. Noch mehrere Sperren sind zu durchbrechen, ohne Glück ist der Versuch, mit dem beschädigten Boot in den Hafen zu kommen, ausgeschlossen.

Am späten Abend sind die gröbsten Störungen notdürftig beseitigt, und mit nordöstlichem Kurs steuert „U 187" auf Fair Island zwischen Shetland- und Orkneyinseln zu.

Die Maschinen stehen, das Geräusch der Dieselmotoren verstummt. Die Besatzung tritt auf dem Achterdeck an. Eine kurze Ansprache des ältesten Wachoffiziers, der die Führung übernommen hat. Wenige Worte nur, schlicht, aber tief empfunden, dem Kameraden vom Kameraden nachgerufen, dem Kommandanten, dessen Leiche soeben in die Tiefe gleitet, und dem Rudergänger, der ihm im Tode voranging. „Vater unser, der du bist" ....

Kaum ist das Amen verklungen, als alles auf Station eilt. Zur Trauer und zum Gedenken der Toten ist später Zeit. Die Waffe fordert ihre Rechte. Sie muß dem Vaterlande erhalten bleiben. Und wieder-

rattern die Motoren, rauscht das Wasser an den Bordwänden längs.

Drei Tage und zwei Nächte voll gespannter Aufmerksamkeit, voll aufregender Augenblicke mit dem nur bedingt manövrierfähigen Boote folgen, Stunden, in denen kein Auge sich schließen darf, in denen nur der bis zum äußersten angespannte eiserne Wille, das Boot nach Hause zu bringen, den völlig erschöpften Körper aufrecht erhält. Dann tauchen voraus die roten Felsen Helgolands auf.

Eine halbe Stunde später. Meldung von „U 187" an Flotte:

> „Habe fünfundvierzigtausend Tonnen versenkt. Kommandant und ein Mann im Gefecht mit U-Bootsfalle getötet, ein Offizier, ein Mann verletzt."

Abends in der Messe des U-Boot-Wohnschiffes. Harte, energische Züge scheinen für einen Augenblick noch entschlossener, schärfer zu werden. Ein kurzes Gedenken der gefallenen Kameraden, die geblieben sind. Und gleichzeitig ein stilles Gelöbnis: Den Kampf durchzukämpfen bis zum Siege.

Der deutsche Reservist

Srrrr . . . sr . . . srrrrr . . . . knistert es in der Antenne. Bald kurz, bald lang, eine ganze Weile schon. Dann verstummt das Sirren, und nach wenigen Minuten taucht der F. T.-Gast mit seiner Funkspruchkladde in dem Turm hoch, um das soeben abgehörte Gespräch dem Kommandanten vorzulegen: „Herr Kapitänleutnant, Funkspruch von „U 103": „Stehe fünfzig Seemeilen südlich Kap Clear, haben Sie Appetit auf frischen Schweinebraten? Kommen Sie bald, Filet für Sie aufgehoben."

„Donnerwetter!" entfährt es dem Kommandanten, „Nu aber fix, Steuermann zeigen Sie mal die Karte her. Wie weit stehen wir ab?" Schnell ist mit dem Zirkel die Entfernung abgegriffen. In zwei Stunden kann „U 145" an der angedeuteten Stelle sein. Drei Wochen schon ist das Boot draußen im Sperrgebiet an der französischen Westküste zwischen Spanien und Irland tätig, über dreißigtausend Tonnen sind ihm bereits zum Opfer gefallen. Zwar herrscht kein Proviantmangel an Bord, der Schmutje stellt sogar als früherer Küchenchef eines Reichspostdampfers ganz

leckere Gerichte in reicher Abwechslung auf den Tisch. Was aber will das besagen gegen den zauberhaften Klang: frisches Schweinefleisch! Wie ein Lauffeuer verbreitet sich die frohe Nachricht durch das ganze Boot, welch leckerer Bissen in nächster Nähe winkt. Nach dem erfolgreichen Wirken der letzten Tage ist die Schiffahrt in dieser Gegend ohnedies für eine Zeitlang vergrämt. Es wird nichts versäumt, wenn „U 145" der freundlichen Einladung folgt.

Die Dieselmotoren arbeiten so glatt und ruhig, als wüßten sie, daß in der Nähe frischer Braten wartet. Kaum zwei Stunden später taucht voraus der graue Turm eines U-Bootes auf, an dessen vorderem Sehrohr das Erkennungssignal flattert. Weit und breit ist sonst nichts Auffälliges auf dem Wasser zu sehen. Die See ist durch die Westbrise, die kaum wahrnehmbar schon seit einigen Tagen stetig weht, nur ganz leicht bewegt. Eine Viertelstunde darauf liegen die beiden Boote nebeneinander. Vorn am Bug von „U 145" steht der Matrose Beckmann aus Vegesack mit der Wurfleine. Geschickt schleudert er sie zum Kameraden hinüber, der sie ebenso auffängt und die dünne Stahlleine nachholt. Gleichzeitig mit der Stahlleine geht aber auch die bescheidene Anfrage hinüber: „Hebt ji die Wust all ferdich?" Der Angerufene grinst bloß vielversprechend und deutet nach dem Achterdeck, wo eben großes Schlachtefest stattfindet. Ein Schwein ist bereits gänzlich zerlegt, während das zweite, für „U 145" bestimmte, sauber und sachkundig geteilt an Deck liegt.

Der Kommandant und einige Leute klettern hinüber. Die Begrüßung ist so herzlich, wie sie unter Kameraden, die draußen in See allein am Feinde stehen, nur sein kann. Die letzten Erfahrungen werden ausgetauscht, jeder berichtet, was es in der letzten Zeit an Interessantem gab. Der Kommandant von „U 103" ist erst vor drei Tagen hier angekommen. Außer zwei kleinen Seglern hat er heute morgen einen Dampfer versenkt, der Hafer für die englische Armee geladen hatte und von Rosario in Argentinien nach Le Havre bestimmt war. Kurz vor dem Anschlagen der Sprengpatronen entdeckte die Sprenggruppe auf dem von der Besatzung bereits verlassenen Fahrzeuge die beiden fröhlich grunzenden Borstentiere, die keinen Sinn für den Ernst der Lage zu haben schienen; und da es zu schade war, die armen Tiere ungegessen in die Tiefe gehen zu lassen, wurden sie an Bord genommen.

Bedeutend mehr weiß der Kommandant von „U 145" zu berichten. Mit einer stummen Bewegung nach drei Leuten, die ruhig und vergnügt auf dem Achterdeck seines Bootes stehen und behaglich ihre Pfeife schmauchen, deutend, sagt er: „Sehen Sie sich mal diese harmlosen drei Burschen dort an, die hätten uns um ein Haar das Lebenslicht ausgeblasen. Vor fünf Tagen stand ich zwanzig Seemeilen östlich Quessant, als ich einen großen Schlepper — der alte Bursche dort, der sich eben die Pfeife anzündet, führte ihn — durch einen Schuß anhielt. Der Kasten sah gänzlich harmlos aus, Geschütze hatte er nicht, und

auch sonst war nichts Verdächtiges an ihm zu bemerken. Bis auf fünfzig Meter waren wir herangegangen, als der Kerl plötzlich mit Hartruder auf uns zudreht. Wir mit A. K. rückwärts, auf Strohhalmbreite schrammte er an uns längs. Dann wollte er auskneifen. Na, er kam nicht weit, wie Sie sich denken können. Gleich beim ersten Schuß flog ihm der Schornstein über Bord, der nächste riß ihm ein ganzes Stück aus dem Heck, und der dritte gab ihm den Rest. Zwei von seinen Kerls waren bei der Geschichte draufgegangen. Heizer und Maschinist, die mächtig herumwinselten und über ihren Kapitän mordsmäßig fluchten, habe ich an Land geschickt, den Burschen selbst werde ich zu Hause abliefern.

Die beiden Tommys haben mir auch ordentlich zu schaffen gemacht. Die sind schon seit vierzehn Tagen bei mir und haben sich ganz gut eingelebt. Sie müßten mal sehen, wie die Kerls springen, wenn getaucht werden soll, wie die Wiesel. Nächstens kann ich sie rollenmäßig anstellen. Sie waren auf einem dicken Elder Demster Dampfer, der mit voller Ladung vom Kap kam, und schossen aus ihrem Geschütz, bevor wir noch überhaupt recht aufgetaucht waren. Eine Stunde haben wir uns mit dem Kasten, der natürlich, sobald er einsah, daß er uns unterlegen war, haste was kannste ausbüxte, herumgeschlagen, dann endlich gab er klein bei. Schön sah es beim ihm an Deck ja nicht aus. Den Kapitän wollte ich auch mitnehmen, der hatte aber einen schweren Granattreffer abbekommen. Seine Leute haben ihn mit an Land ge-

nommen. In diesem Kriege fährt er sicher nicht mehr zur See. Sonst aber haben wir bis heute Glück gehabt. Na, und jetzt der unverhoffte Schweinebraten!"

Der Koch, der bereits einige Male den Versuch gemacht hat, mit dem F. T. Filet an Deck zu erscheinen, hat wohl nur auf dieses Wort gewartet. Eine Stunde später trennen sich die beiden Boote unter fröhlichem „Auf Wiedersehen!" —

Zwei Tage später steht „U 145" südlich von Belle Ile, um die Loiremündung nach ein- und auslaufenden Schiffen zu beaufsichtigen. Gegen zehn Uhr vormittags tauchen am östlichen Horizont zwei Segler auf, die aber nicht weiter kommen. Sie kreuzen in kurzen Schlägen auf und ab und warten anscheinend auf irgend etwas. U-Bootsfallen? „Na, die können ja lange warten, bis wir ihnen den Gefallen tun", murmelt der Wachoffizier, der die Fahrzeuge, die sich so eigentümlich benehmen, beobachtet, vor sich hin. Nach einer Weile gleiten aus der Loiremündung zwei weitere Segler heraus. Dicht hinter ihnen taucht eine Rauchwolke auf, die sich den vier dicht beieinander stehenden Schiffen nähert. Als hätten die nur darauf gewartet, so setzen sie sich jetzt unverzüglich mit Westkurs in Bewegung. Das Rätsel ist gelöst: ein Konvoi! Der Dampfer, ein ehemaliger Trawler, hält zuerst weit voraus die Spitze, während die vier Segler, in ungefähr hundert Meter Abstand, voneinander folgen. Es sind die typischen französischen Raschoner, die zu normalen Zeiten bei Island oder

Neufundland fischten. Fahrzeuge von drei- bis vierhundert Tonnen, die jetzt bei dem großen Mangel an Schiffsraum dem Frachtverkehr zwischen England und Frankreich dienen müssen. Dem Geleitschiff erscheint die See voraus unverdächtig. Es stoppt, läßt die Segler aufkommen und hält sich an ihrer Leeseite. Der Zug kommt näher heran. Deutlich ist auf der Back des Fischdampfers ein Schnellfeuergeschütz zu sehen, zwei Revolverkanonen stehen am Heck.

Dreitausend Meter vor ihm taucht „U 145" auf und überschüttet ihn mit einem Hagel von Granaten. Bevor die Segler noch begriffen haben, was anliegt und die Franzosen auf dem Trawler die geringsten Anstalten zur Gegenwehr machen können, sinkt ihr Fahrzeug weg. Wie eine Herde von Schafen, in deren Hürde der Wolf einbricht, versuchen jetzt die Segler davonzulaufen. Mit ihnen hat das U-Boot leichtes Spiel. Dem ersten saust eine Granate in die Takelage, daß die Segel des Vordermastes brennend über das Deck hinstürzen, der zweite teilt sein Schicksal. Ihm geht mit einem Stück des Vorschiffes der Klüverbaum davon. Nun ergeben sich auch die beiden anderen in ihr Schicksal und werfen die Segel herunter. Eine Viertelstunde später rudern in drei heilgebliebenen Booten die Besatzungen der vier versenkten Raschoner mit den beiden Überlebenden des Geleitschiffes nach der französischen Küste.

Am Nachmittag und im Laufe des nächsten Tages zeigt sich in dieser Gegend nichts mehr. Die Versen-

kung der fünf Schiffe ist von Belle Ile aus wohl beobachtet, die Schiffahrt ist gewarnt worden. So geht „U 145" wieder nach dem Westeingang des Kanals. Dort soll versucht werden, feindliche Schiffe, die glauben, ungestraft das Sperrgebiet passieren zu können, eines Besseren zu belehren.

Hundertfünfzig Seemeilen östlich der Scillyinseln kommt ein großer, schwarzer Dampfer, dessen Schornstein kein Reedereiabzeichen trägt, mit hoher Fahrt über die Kimm herauf. Den Umrissen nach kann es sich nur um einen Dampfer der P. u. O. Linie handeln, der dem Verkehr mit Ostasien dient. Er ist schwer geladen und sicher bewaffnet. Ein Artilleriegefecht mit dem schnellaufenden Schiff ist eine zu gewagte Sache. Selbst wenn er einige gutsitzende Treffer abbekommt, kann er noch immer mit seiner überlegenen Geschwindigkeit glatt davonlaufen. Das große Schiff mit seiner wertvollen Ladung, die sicher in die Millionen geht, verlohnt überdies schon einen Torpedo.

Der Engländer scheint sich ziemlich sicher zu fühlen, da er seinen Kurs durchhält und nicht, wie es sonst in dieser Gegend doch üblich ist, Zeit mit Zickzackfahren verlieren will.

Auf Sekunden stößt das Sehrohr des an die Fahrtrichtung anlaufenden Bootes über die Oberfläche. Dann wiederholt sich das wohlbekannte Schauspiel: die hohe Sprengwolke, die einströmende See, das Überlegen des riesigen Kastens, der sicherlich über zehntausend Tonnen hat, und schließlich das Versin-

ken. In kaum einer halben Stunde ist alles vorüber. Die Besatzung ist in ihre Boote geklettert und liegt in der Nähe gestoppt, um die schwerfälligen eisernen Tröge vorerst zum Segeln klarzumachen. Keine leichte Arbeit bei dem unglaublichen Zustande, in dem sich das Inventar der Boote befindet. „U 145“ umkreist die Engländer und läßt das Boot, in dem sich der Kapitän mit den Schiffspapieren befindet, herankommen. Ein fetter Bissen! Stückgut, Reis aus Rangoon, Tee aus Colombo, Häute — zweihundertfünfzig chinesische Kulis zur Bestellung der englischen Felder, die seit der plötzlichen Sperrgebietserklärung Deutschlands eine recht wichtige Rolle spielen. Ob die armen gelben Kerle, die wie ein Häufchen Unglück fröstelnd in ihrem Nankingzeug auf den Duchten hocken und allmählich einzusehen scheinen, daß es mit dem glänzenden Angebot doch ein böser Reinfall war, die englische Landwirtschaft auf die Beine bringen werden? Es sieht nicht gerade danach aus.

Während der Kommandant noch in den Schiffspapieren blättert, segelt das erste Boot, ohne um Erlaubnis zu fragen, bereits ab. Ein Schreien und Schimpfen erhebt sich drüben, ein kurzes Handgemenge, dann springt ein Mann der Besatzung über Bord. Die Engländer suchen ihn mit Bootshaken und Riemen heranzuziehen, er will aber nicht. Während das Boot in den Wind schießt, stößt der Schwimmer gewaltig aus, um die Entfernung zwischen sich und dem Fahrzeuge noch zu vergrößern. Ab und zu hebt er sich aus dem Wasser und ruft; was er will, ist nicht

zu verstehen, da der Wind den Schall verweht. Jedenfalls aber muß mit dem Kerl dort etwas Besonderes los sein.

Eben will der Kommandant den Befehl geben, dem Schwimmer entgegen zu fahren, als vom Vorschiff gerufen wird: „Der Mann schreit Hilfe!"

Hilfe? Ein deutscher Ruf? Einige Minuten später wird der ziemlich Erschöpfte an Bord des U-Bootes, das ihm entgegengefahren ist, gezogen und zum Kommandanten geführt. Trotz der triefenden Kleider, aus denen das Wasser unaufhörlich an Deck leckt, nimmt er militärische Haltung ein und meldet: „Obermatrose d. R. Ahlers meldet sich an Bord". Schallendes Gelächter. Die Geschichte ist wirklich komisch. Eine Weile dauert es, bis der Kommandant sich gefaßt hat.

„Nanu, Mensch, wo kommen Sie denn her?"

„Aus dem Gefangenenlager von Singapore, Herr Kapitänleutnant!"

„Na, das scheint ja eine lange Geschichte zu sein. Nu mal erst unter Deck und anderes Zeug anziehen. Gebt ihm 'n ordentlichen Schluck aus der Buddel."

Verständnisinnig nimmt der Bursche des Kommandanten den „Überetatsmäßigen" mit hinunter, um ihn mit allem Nötigen zu versehen.

Die Engländer werden bis auf den Kapitän und die Geschützbedienung freigelassen. Der Obermatrose Ahlers, der sich in seinem trockenen Zeug rasch von der kurzen Schwimmpartie erholt hat, muß auf den Turm kommen und dort erzählen. Er war Zweiter

Offizier auf einem kleinen Lloyddampfer, der als Küstenfahrer zwischen Singapore und den Sundainseln verkehrte. Kurz nach Ausbruch des Krieges lief sein Schiff, dessen Besatzung keine Ahnung von den inzwischen eingetretenen Ereignissen hatte, in Singapore ein. Sofort nachdem es festgemacht hatte, kam die Mannschaft eines englischen Kreuzers an Bord und holte die deutschen Offiziere herunter, um sie nach einem in der Nähe der Stadt gelegenen Gefangenenlager zu bringen. Lange Monate hatte Ahlers mit zahlreichen Leidensgenossen dort zugebracht, bis es ihm und einem Freunde glückte, eines Nachts die Wachsamkeit der Engländer zu täuschen und zu fliehen. In einem kleinen, am Strande gelegenen Eingeborenendorf bemächtigten sie sich eines Fischerbootes, um die Malakkastraße zu überqueren und sich nach Sumatra auf holländisches Gebiet in Sicherheit zu bringen. Anfangs ging auch alles ganz gut. Mitten in der Straße aber schlief der Wind gänzlich ein, und die starke Strömung vereitelte jeden Versuch, durch Rudern weiterzukommen. Drei Tage und drei Nächte trieben sie in dem offenen Boot umher. Wasser hatten sie nur einen kleinen Blechtinn mitnehmen können. Die Sonne schien mit mörderlicher Glut senkrecht von oben herab. Gegen Mittag des dritten Tages starb sein Freund an einem Sonnenstich. Wie der nächste Tag vergangen, wußte er selbst nicht mehr, er war völlig teilnahmlos geworden. Zwanzig Stunden später kam der P. u. O. Dampfer heran und nahm ihn auf. Er war bald erkannt, da einer der

englischen Passagiere aus Singapore stammte und öfters mit ihm gefahren war. So wurde er also eingeschlossen und sollte als Gefangener in England abgeliefert werden. Im Augenblick des Unterganges war er ruhig mit ins Boot gegangen; eine Gelegenheit mußte sich bieten, die Aufmerksamkeit der Deutschen auf sich zu ziehen. Er erzählt ganz schlicht und einfach, tut mit wenigen Worten die ganze Geschichte ab. Und ist doch ein ganzer Roman von glühender Heimatliebe und deutschem Wagemute. Schnell findet er sich in das Leben an Bord des U-Bootes, am nächsten Tage geht er schon seine Wache. —

Der Konvoi

Aus den Erzgruben Nordspaniens rollen Tag und Nacht die schwerbeladenen Züge nach Bilbao. Auf den Ladebrücken direkt vor den Dampfern halten sie. Die Waggons werden abgekuppelt und einzelne gehoben. Im nächsten Augenblick poltert ihr gewichtiger Inhalt durch die Ladeluks in das Schiffsinnere. Mehr als dreißig Züge, bis an die tausend Waggons verschluckt ein einziger der großen Dampfer, von denen seit Ausbruch des Krieges ein immer mehr steigendes Kommen und Gehen ist. Kaum haben sie ihre Kohlenladung gelöscht, als auch schon das Erz den Platz einnimmt. Hunderttausende von Tonnen jeden Monat. Ein gewaltiges Geschäft für die Besitzer der spanischen Gruben, die ihren Betrieb vervielfachen mußten, um den britischen Anforderungen genügen zu können. Der Krieg hat den Verbrauch von Stahl ins Ungeheure gesteigert. Wo immer Eisenerze zu haben waren, trat England als Käufer auf. Die eigenen Erze sind zu arm, die Tausende von Munitionsfabriken verschlingen immer mehr Rohmaterial. Bleibt die Zufuhr aus, dann ist

auch der Krieg für England verloren; kein Wunder, wenn die britische Admiralität mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln trachtet, diese so wichtigen Transporte sicher von Hafen zu Hafen zu geleiten.

Fünf der großen Trampdampfer liegen bereits vor der Einfahrt unter Dampf, als der sechste seine Ladeluken schließt, vom Kai ablegt und den Hafen verläßt. Hintereinander setzen sich die Schiffe in Bewegung. Außerhalb der Dreimeilengrenze warten bereits zwei kleine englische Hilfskreuzer, ehemalige schnellaufende Kanaldampfer, auf ihre Schutzbefohlenen. Der Geleitzug wird gebildet. Unendlich schwierig ist es, auf hundert Dinge muß Rücksicht genommen werden. Die Geschwindigkeit des ganzen Konvoi muß sich nach der des langsamsten Fahrzeuges richten, nicht zu dicht dürfen die Schiffe hintereinander folgen, um Rammen zu vermeiden. Der Zwischenraum darf aber auch nicht zu groß werden, damit die Geleitschiffe sie wirksam zu schützen vermögen. Geht schon durch die Verschiedenheit der Fahrzeuge geraume Zeit verloren, bis sie fahrbereit sind, dann steigert der Marsch selbst die Schwierigkeiten. Die Anhäufung so vieler Schiffe erregt durch die große Zahl der Rauchwolken schon auf weite Entfernung die Aufmerksamkeit der U-Boote. Es gibt aber keine Wahl. England verfügt nicht über die genügende Anzahl von Geschützen, um alle Dampfer bewaffnen zu können, selbst wenn das mit Hilfe Amerikas durchzuführen wäre, fehlen doch die Leute zur Bedienung.

Die Nacht bricht herein, tiefe Dunkelheit senkt sich

über die See, schwarze Wolken verhüllen den Himmel. Ein Licht glimmt auf, ein zweites, drei, sechs. Die Gefahr des Rammens wächst in der dunklen Nacht. Die Abstände zwischen den Schiffen müssen vergrößert werden, sie dürfen sich aber nicht verlieren. Das einzige Mittel ist ein Licht am Heck, um dem Hintermann den Standort anzuzeigen. So schwach der Schein der Laternen auch ist, er dringt weit über See und verrät dem spähenden U-Bootsmann das Nahen des Gegners.

Seit einer Stunde hat „U 145" die Lichter des Konvois, der, von Bilbao kommend, kostbare Erzladung an Bord haben muß, in Sicht. Vorläufig ist nichts zu machen. Die Geleitschiffe sausen völlig abgeblendet in unregelmäßigen Kursen um die ihnen anvertrauten Dampfer herum, bereit, den nahenden Feind mit ihrem Schnellfeuer zu überschütten. In sicherem Abstande gleitet das Tauchboot voraus. Erst der grauende Morgen soll den Angriff bringen. Deutlich ist die Zahl der einzelnen Schiffe zu erkennen: Sechs Erzdampfer, dazu mehrere abgeblendete Geleitkreuzer.

Es dämmert. Noch steht die Sonne unter der Kimm, im Zenith aber färbt sich der Himmel heller, und graufahles Licht läßt alle Einzelheiten auf See erkennen. Hintereinander stampfen die sechs tiefbeladenen Fahrzeuge in der Dünung weiter, zu beiden Seiten querab stehen zwei Hilfskreuzer.

„Backbord Rohr klar! — Los!" Kaum zwei Minuten später klingt die Detonation an das U-Boot,

das sofort nach dem Schusse eingefahren hat und abgelaufen ist, heran. Kann doch die Blasenbahn nur zu leicht dem nächststehenden Kreuzer den Standort verraten. Eine Weile bleibt „U 145“ getaucht, dann stößt vorsichtig, den Bruchteil einer Sekunde nur, das Sehrohr über die Oberfläche. Die beiden Kreuzer jagen mit äußerster Kraft durch die See, bald hier, bald dort, wo immer die aufgeregte Phantasie der Leute ein Sehrohr zu bemerken vermeint, schlagen die Granaten ein. Der angeschossene Dampfer liegt bereits bis zur Brücke im Wasser, jeden Augenblick muß er wegsacken. Seine fünf Gefährten haben gestoppt. Sie sind anscheinend ratlos und warten auf Befehl von den Kreuzern.

Eben schätzt der Kommandant die Entfernung für den zweiten Schuß, als an der abgekehrten Seite des vorletzten Dampfers sich eine riesige Wassersäule hebt. Im gleichen Augenblick stieben die vier noch übrigen Schiffe panikartig auseinander. Während zwei in Zickzackkursen nordwärts flüchten, brechen die beiden anderen nach Steuerbord aus, wo „U 145“ liegt. Leider bleiben sie so weit ab, daß ein sicherer Schuß nicht möglich ist. Trotzdem soll er versucht werden. Eine geraume Weile vergeht, schon hat alles die Hoffnung aufgegeben, als nach drei Minuten, wie aus weiter Ferne, schwaches Explosionsgeräusch herandringt.

Der Schlag von Schiffsschrauben ist nicht zu hören, also: höhergehen! ausfahren! Der Konvoi sieht böse zerzaust aus. Noch immer rasen die beiden Kreuzer

ihre Zickzackkurse. Ein stark beschädigter Dampfer treibt noch, an zwei weit auseinanderliegenden Stellen, wo die beiden Dampfer untergegangen sind, schwimmen mehrere Boote. Die drei übriggebliebenen Erzdampfer kommen soeben aus Sicht.

Noch überlegt der Kommandant, woher die Explosion auf dem zweiten gesunkenen Schiff herrührt, als die beiden Kreuzer plötzlich auf eine Stelle an Backbord zuschießen und ein rasendes Schnellfeuer dahin richten. Dort muß ein U-Boot stehen, dessen Torpedo sich gleichfalls ein Opfer aus dem Geleitzug herausholte. Eine günstigere Gelegenheit, einen dritten Torpedo auf eines der englischen Kriegsfahrzeuge, die sich im Sperrgebiet so selten zeigen, loszuwerden, findet sich sobald nicht wieder. Mit äußerster Kraft prescht „U 145" heran. Auf fünfzehnhundert Meter gleitet der Torpedo aus dem Rohr. Zwei Minuten verstreichen . . . fünf . . . sieben . . . keine Detonation . . . nur Schraubengeräusch, das mehr und mehr erstirbt, bis es schließlich gänzlich verklingt. . . . Durch das ausgefahrene Sehrohr spiegelt sich das Bild der beiden englischen Hilfskreuzer, die mit großer Fahrt ausrücken. Wenn auch der Schuß nicht traf, die Blasenbahn verriet ihnen einen zweiten Gegner, das war zuviel.

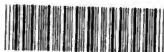
„Ausblasen!" Turm, Vor- und Achterdeck tauchen hoch. Eben als das Turmluk sich öffnet, taucht, eine Seemeile ab, ein Sehrohr auf. Deutlich hebt es sich im hellen Licht der Morgensonne vom dunkelblauen Wasser ab . . . Die Lage ist kritisch . . . Freund

oder Feind? . . . Dann . . . eine Kuppel . . . der Turm . . . die Nase des Vorschiffes . . . Zehn Minuten später fahren „U 145“ und „U 103“ nebeneinander in den anbrechenden Morgen hinein . . . .

* * *

Rings um England, Frankreich und Italien und oben auf der letzten europäischen Zufahrtsstraße Rußlands dehnt sich das Sperrgebiet. Kein Tag verstreicht, an dem nicht tausende von Tonnen auf den Grund der See sinken. Deutlicher schon klopft die Not an die Tore der Gegner und härter noch wird der Druck, den unsere U-Boote mit ihren Torpedos, Granaten und Minen ausüben, enger der eherne Ring. Englands Kriegsflotte, in deren Bann die ganze Welt Jahrzehnte lag, ist von der See verschwunden, das deutsche U-Boot herrscht. Immer schärfer und wuchtiger fallen die Schläge . . . in weiter Ferne dämmert schon der Tag herauf, an dem die See frei ist.








89100052877
b89100052877a


1883